

工學碩士 學位論文

부산 남항 워터프론트 정비 방안에 관한 연구

A Study on the Waterfront Maintenance of Busan South Port

指導教授 南 奇 燦

2007年 2月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

物流시스템工學科

裴 權 洙

本 論文을 裴權洙의 工學碩士 學位論文으로 認准함.

委 員 長    工學博士    郭 圭 錫    ㉠

委      員    理學博士    朴 眞 希    ㉠

委      員    工學博士    南 奇 燦    ㉠

2006年   12月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

物流시스템工學科

裴   權   洙

# 차 례

## Abstract

## 제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적 .....	1
제2절 연구의 내용 및 방법 .....	1

## 제2장 남항 현황 분석 및 재정비 관련 계획 검토

제1절 연혁 및 기본현황 .....	3
1. 남항의 연혁 .....	3
2. 남항관리체계 .....	5
제2절 남항 시설 및 운영 현황 .....	6
1. 항만 시설 및 운영 현황 .....	6
2. 남항내 공유수면 점·사용 허가 현황 .....	10
3. 자갈치 일원 선박계류 현황 .....	13
제3절 재정비 사업 현황 .....	13
1. 제2롯데월드 건립 .....	13
2. 자갈치 주변 연안정비사업 .....	14
3. 자갈치시장 현대화사업 및 친수공간 조성 .....	15
4. 남항내 자갈치시장 앞 공유수면 매립 .....	15
5. 충무로일원 복합정비사업(충무동 뉴타운 조성) .....	16
6. 감천항 공영수산물 도매시장 건립 .....	17
7. 남항 정비·축조공사(영도 해안수제선 정비) .....	18
8. 국제선용품유통센터 건립 .....	18
9. 영도다리 복원사업 .....	19
10. 연안 크루즈 운항 .....	20
제4절 부산항 재정비 계획 검토 .....	22
1. 부산광역시 도시기본계획 .....	22
1). 기본방향 .....	22

2). 주요 부문별 계획 .....	22
2. 전국무역항 항만기본계획 .....	23
3. 해양수도 21 계획수립 연구 .....	25
4. 해양수도 21 추진 세부계획수립연구 .....	27
5. 북항 일반부두 재개발 방안 .....	29
1). 일반부두 재개발 논의 배경 및 여건 .....	29
2). 재개발 접근 방향 .....	31
3). 북항 일반부두 토지이용계획 구상 .....	32
제5절 문제점 도출 .....	40
1. 친수성 공간 확보 .....	40
2. 수산관련 시설 밀집 .....	40
3. 수리조선소 문제 .....	41
4. 시민의식 문제 .....	41
5. 행정기관의 남항 재정비에 대한 관심과 추진 의지 부족 .....	42

### 제3장 해외사례 조사

제1절 도시기능 중심의 재정비 사례 .....	43
1. 런던 도크랜드 .....	43
제2절 워터 프론트 중심의 재정비 사례 .....	45
1. 시드니 Darling Harbour 재개발 .....	45
제3절 시사점 .....	46
1. 항만구역 재개발 사업의 추진 방식 .....	46
2. 재원 조달방안 .....	48

### 제4장 남항 재정비 방향 설정

제1절 남항 재정비 목표 및 기본 방향 .....	50
1. 재정비 목표 .....	50
2. 기본방향 .....	50
3. 주요 도입 기능 .....	51
제2절 주요 사업 구상 .....	51
1. 물의 도시 베니스 조성 .....	51



2. 해안경관도시 니스 조성 .....	52
3. 남항 자갈치 일원 수산물관광단지 조성 .....	53
4. 영도 남항 해안지역 정비 .....	54
제3절 추진방안 .....	55
1. 현안 과제 해결로 친수성 공간 확보 .....	55
1). 수산업 관련 기관 및 시설의 외곽 이전 .....	55
2). 충무동 일원 물양장 기능 축소 .....	57
3). 충무동 일자 파제제 등 유희시설 활용 .....	57
4). 영도 수리 조선소 이전 .....	58
2. 시민들의 워터프론트에 대한 인식 전환과 동참 유도 .....	58
3. 남항 재정비에 대한 행정기관의 의지와 관심 표명 .....	58
제4절 사업추진 방법 .....	58
1. 항만재개발특별법 적용 .....	58
2. 도시기본계획 수정 .....	59
3. 사업주체 .....	59
제5장 결론 .....	61
참고문헌 .....	64

## 표 차 례

<표 2-1> 인력 .....	5
<표 2-2> 세입예산 .....	5
<표 2-3> 세출예산 .....	6
<표 2-4> 항만시설 .....	7
<표 2-5> 어획물 위판시설 .....	7
<표 2-6> 선박 입·출항 현황(2005년 기준) .....	9
<표 2-7> 선박 입·출항 현황(2006. 6. 30기준) .....	9
<표 2-8> 인·허가 업체 .....	9
<표 2-9> 선박 계류 현황(2005년 기준) .....	10
<표 2-10> 남항내 공유수면 점·사용 허가 현황(2006. 6월 현재) .....	12
<표 2-11> 자갈치 일원 선박 계류 현황 .....	13
<표 2-12> 부산 북항 부두별 기능재배치 계획 .....	25
<표 2-13> 주요기능 설정 .....	26
<표 2-14> 개략 사업비 .....	27
<표 2-15> 도입 기능 설정 .....	29
<표 2-16> 일반부두 재개발 배경 .....	30
<표 2-17> 재개발 대상 부두 여건 .....	31
<표 2-18> 재개발 접근 방향 .....	32
<표 2-19> 단계별 재개발 방안 .....	36
<표 2-20> 재개발 관련 법령 장·단점 .....	37
<표 2-21> 개발 참여 주체들 사이의 역할 분담 .....	38
<표 2-22> 북항 재개발 사업의 개발방식 및 재원조달 방안 .....	39
<표 3-1> 해외 재개발 사업 특성 .....	47
<표 3-2> 요코하마 항만 사업추진 주체별 역할분담 .....	48
<표 3-3> 항만재개발 사업의 재원 조달 사례 .....	49
<표 3-4> 런던 도크랜드 재원 지출 현황 .....	49

## 그림 차례

<그림 1-1> 연구의 흐름 .....	2
<그림 2-1> 부산남항 전경 .....	7
<그림 2-2> 부산남항 현황도 .....	8
<그림 2-3> 제2롯데월드 신축 현장 .....	14
<그림 2-4> 자갈치주변 연안정비사업 .....	14
<그림 2-5> 자갈치시장 현대화사업장 앞 친수공간 .....	15
<그림 2-6> 어패류처리조합 앞 공유수면 매립 .....	16
<그림 2-7> 남항 주변 개별사업 위치도 .....	17
<그림 2-8> 국제선용품유통센터 건립 부지(영도구) .....	19
<그림 2-9> 복원공사를 앞 둔 현재의 영도다리 .....	20
<그림 2-10> 남항에 도입 가능한 연안크루즈 형태 .....	21
<그림 2-11> 북항 재개발 Concept .....	33
<그림 2-12> 토지이용체계 구상 .....	34
<그림 2-13> 토지이용체계 구상 방향 .....	35
<그림 3-1> 런던 도크랜드 사업지 .....	43
<그림 3-2> Western Dock 전경 .....	44
<그림 3-3> Circular Quay .....	46
<그림 3-4> 달링하버 전경 .....	46
<그림 4-1> 자갈치시장 신축 건물 .....	50
<그림 4-2> 제2롯데월드 조감도 .....	50
<그림 4-3> 인공섬 조성 형태 .....	54

# A Study on the Waterfront Maintenance of Busan South Port

Bae, Kweon sog

Department of Logistics System Engineering,  
Graduate School of Korea Maritime University

## Abstract

Recently it's kind of a global trend to build a waterfront for citizen's comfortable life. Advanced foreign harbours had established various facilities, such as green space for rest, sports facilities, marketing place etc.

Busan South port should be refurbished into a live port for citizen's welfare in the concept of new waterfront. Citizen's and harbour should share common needs and also with the national wealth.

Nowadays, Busan South port have some redevelopment plan in progress such as Jagalchi market modernization plan, coastal improvement plan, The 2nd Lotte World construction plan and North port redevelopment project etc. The number of fishing boats mooring in South port is decreasing due to the government policy of diminishing fishing boats with the depression of fishery economy. The general development plan of the South port is required as the necessity of recovering the original commercial center is increasing around Jung-gu, Seo-gu and Youngdo-gu regions with the benefit of gifted natural environment.

The purpose of this report is to draw a basic program for the Busan South port waterfront development according to these general situations. I'd like to study the history of the South port and its circumstance which is relatively estranged compared to the North port and also to

build a redevelopment plan of the South port after inspecting current redevelopment projects and related plans. I also would like to introduce a redevelopment plan of the South port through analyzing overseas waterfront cases. With the result of these researches, I wish to suggest a basic policy, major projects and development methods etc.

## 제1장 서론

### 제1절 연구 배경 및 목적

현재, 부산남항 일대에는 자갈치시장 현대화, 건어물 시장 재개발, 제2롯데월드 건립, 북항 재개발 계획 등 부분적인 재정비계획을 수립하여 사업을 추진 중에 있고 정부의 지속적인 어선 감척 정책 추진 및 전반적인 수산경기 침체에 따라 남항을 이용하는 선박들이 지속적으로 감소하는 추세를 보이고 있다. 이러한 시기에 천혜의 수변공간을 활용하여 남항을 끼고 있는 중구, 서구, 영도구 등 인근 지역의 상권 부활로 원도심 회복의 필요성이 대두되고 있어 종합적 측면의 남항 재정비계획을 수립할 필요가 있다 하겠다.

이러한 상황을 감안하여 본 논문의 목적은 남항 Water front 재정비를 위한 기본 방향을 설정하는 것이다. 구체적으로는 연구측면에서 상대적으로 소외되어 온 남항의 연혁 및 현황을 살펴보고, 현재 추진중인 재정비 사업과 이와 관련된 계획들을 검토하여 남항 재정비를 위한 기반을 구축한다. 또한, 해외 재개발 사례 분석을 통하여 남항 재개발을 위한 시사점을 도출한다. 이러한 결과를 바탕으로 하여 남항 재정비 사업의 기본 방향과 주요 사업, 사업 추진 방법 등을 제시한다.

### 제2절 주요 연구 내용 및 방법

예로부터 항만은 사람들이 모여들고 상행위가 이루어지는 인간활동의 중심지로서 기능을 해왔다. 경제개발이 본격적으로 진행된 고도성장기에는 산업의 급격한 근대화 대응해서 늘어나는 물류를 부담하고 동시에 산업의 터전이 되는 광대한 공간을 창출하여 우리나라의 경제발전에 크게 공헌해 왔다.<sup>1)</sup>

최근에는 선박의 접안에 의한 물류처리나 해운 등의 경제적인 목적 이외에, 일반국민이 안락하게 쉴 수 있는 친수공간 조성에도 힘을 기울이고 있다. 선진 외국의 항만은 시민들이 휴식을 취할 수 있는 녹지공간과 스포츠 시설, 일상적인 상행위 등을 즐길 수 있는 다양한 시설을 갖추고 있다.

부산남항도 이제는 Water front의 개념을 도입하여 시민들의 가슴속에 살아 숨쉬는 항만으로 자리매김해야 한다. 즉 시민과 항만이 서로 필요로 하고, 국가의 국익을 위해 공존하는 항만이 되어야 한다.

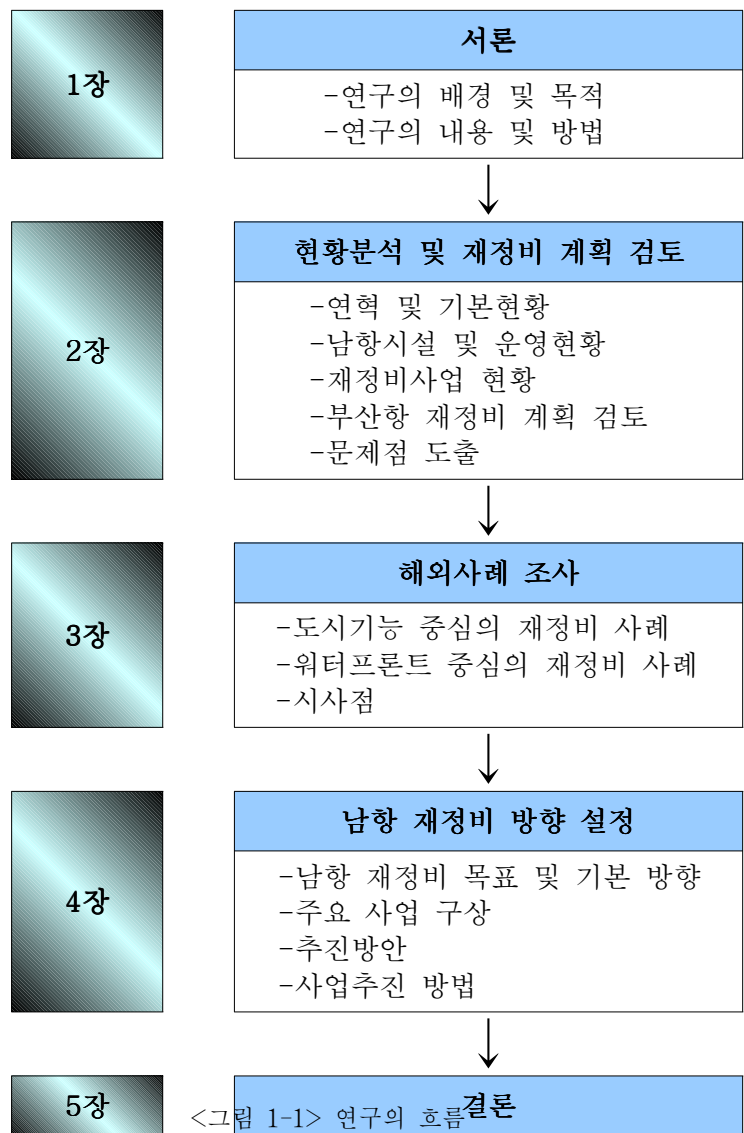
이를 위해서는 먼저, 남항의 현황에 대해 알아보고 현재 남항 일대 재정비 계

1) 박상길(1997), 기존항만의 수변공간 창출, 부산대학교 도시문제연구소 도시연구보 제5편

획과 추진 중인 사업에 대한 검토와 아울러 해외 친수공간 개발 사례를 분석하여 앞으로 남항의 재정비 방향을 설정하는데 그 의의가 있다.

그러기 위해서는 참고 문헌을 조사하고 이와 관련된 각종 논문, 보고서 등을 검토하는 방법으로 전개하겠다.

부산남항의 Water front 재정비 방안에 대해 살펴보기 위하여 다음과 같이 연구가 이루어졌다.



## 제2장 남항 현황 분석 및 재정비 관련 계획 검토

### 제1절 연혁 및 기본 현황

#### 1. 남항의 연혁<sup>2)</sup>

부산남항은 조선말기 삼포개항 이전부터 조그마한 어촌을 형성하여 이 지역 주민들의 생활터전으로 이용되었으며 삼포개항 이후 일본의 선박 왕래가 빈번해지면서 남항으로서의 기능을 갖게 되었다.

1930년대 이후에 부산, 경남 지방의 생필품이 남항을 통하여 운송되기 시작하였으며 이때부터 연안수산업이 점차 활발해지기 시작하였다. 1950년대 6.25동란으로 전국의 피난민들이 부산지방으로 몰려 오면서 내륙 생활인은 현재의 국제시장에, 연안 생활인들은 현재의 자갈치시장을 중심으로 생활터전을 잡게 되면서 이 지역 생활터전이 급격하게 변모 되었다.

1960년대~1970년대에 들어서는 국가 경제개발 사업을 통한 산업시설 근대화 와 정부의 조선공업 육성을 위한 계획 조선산업이 확대 시행됨에 따라 연근해 수산업과 원양어업이 급격한 신장을 가져왔고 이에 따라 수산업의 위판, 가공시설이 급격히 늘어났다.

남항은 1974년 12월 21일 항만법시행령 및 개항질서법시행령이 개정됨에 따라, 지정항만 및 불개항지로 되었고 종전의 해양수산부 권한중 일부를 부산광역시장에게 위임하면서 남항의 관리를 부산광역시에서 하게 되었다. 1991년 3월 8일 항만법의 개정으로 현재 남항은 항만법상 지정항만 중에서 연안항으로 분류되고 있으며 부산광역시 항만관리사업소(1975.6.1발족)에서 남항관리를 전담하고 있다.

남항은 국내 최대의 수산물 위판장이 위치(공동어시장 전국 위판량 약30%)하고 있고, 부산지역 수산물 관련 업체가 집중(전국 냉동·가공 업체의 64%)되어 있다. 또한, 자갈치 시장, 신동아 시장, 건어물 시장 등이 소재한 도심 생활항이기도 하다. 영도 지역 수역에는 선박수리 조선소 등 선박 관련업체가 밀집된 조선공업항이 형성되어 있다. 종합적으로 볼 때 남항은 연근해, 원양어선 집결지 및 남항 도서 지역간 해상 교통 중심항으로 정리할 수 있다.

2) 부산광역시 항만관리사업소(2006), 2006년도 업무계획 발책 정리  
부산광역시 항만관리사업소 홈페이지 내용 발책 정리



남항의 주요 연혁은 다음과 같다.

- 1912 남항매립, 남항방파제 축조 - 부산축항회사
- 1930 - 1939 남항 물양장 축조(145,240평) - 조선총독부
- 1931 영도대교 선류장 및 남항방사제 착공
- 1932.3.8-1934.11.23 영도대교 본공사 착공-영도대교 준공
- 1934. 2 부산남항 방파제 축조공사 준공
- 1935. 3 영도대교 선류장 및 남항방사제 공사 준공(30,000평)
- 1939. 2 남항방파제 축조
- 1963 - 1967 남항 물양장 축조 - 건설부
- 1966. 9. 1 영도대교 도개 폐쇄
- 1967 항만법 제정-부산항에 포함(2종항만)
- 1974. 12. 21 항만법 시행령 및 개항질서법 개정  
-부산항에서 분리(2종지정항 불개항지)
- 1975. 1. 15 부산남항의 관리권 부산시에서 인수
- 1975. 4. 30 부산직할시항만관리사업소설치조례(제853호) 제정
- 1975. 6. 1 항만관리사업소 발족-남항관리전담(관리권 이양)
- 1976. 2. 17 부산직할시남항시설관리및사용료징수조례제정  
(제921호)
- 1980. 1. 30 부산대교 개통
- 1991. 3. 8 항만법개정(법률 제4358호 전문개정)  
-지정항만중 연안항
- 1998. 5. 29 남포동,충무동 물양장개축공사준공 (11,816.8㎡)
- 1998. 8. 11 부산남항공유수면관리권인수(대통령령 제15,864호)
- 2005. 3. 15 항만관리사업소 청사 신축 준공

## 2. 남항관리체계<sup>3)</sup>

### 1) 항만관리사업소의 설치 목적 및 기능

1975년 해양수산부로부터 부산광역시로 관리권이 위임된 부산 남항을 효율적으로 관리·운영할 목적으로 부산광역시 산하에 항만관리사업소를 설치하게 되었으며 주요기능은 항내 선박의 입·출항 관리, 항만시설의 유지관리 및 허가, 공유수면 관리, 항내 질서유지 및 오염예방 단속 등이다.

항만관리사업소는 1소 3담당(사무담당, 관리담당, 선박신고담당)으로 정원은 23명이며 남항을 관리하기 위한 환경미화원 14명과 항만내 기초질서유지를 위한 공익근무요원 5명이 정원외 인력으로 구성되어 있다.

〈표 2-1〉 인력

기 구	인 력(명)						
	계	4급	6급	7급	8급	기능직	비 고
1소 3담당	23	1	3	4	8	7	환경미화원 14 공익요원 5

자료 : 부산광역시 항만관리사업소(2006), 2006년도 업무계획

### 2) 세입 및 세출

2006년도를 기준으로 세입 및 세출예산의 규모를 살펴보면 세입예산은 총 952백만원이며 주요 세입원은 항만시설 사용료, 공유수면 점·사용료, 선박 접안료 등이다.

〈표 2-2〉 세입예산

(단위:천 원)

구 분	총 계	경상적세외수입	임시적세외수입	비 고
2006년도	952,088	932,088	20,000	

자료 : 부산광역시 항만관리사업소(2006), 2006년도 업무계획

- 3) 부산광역시 항만관리사업소(2006), 2006년도 업무계획 발췌 정리  
부산광역시 항만관리사업소 홈페이지 내용 발췌 정리

세출예산은 1,837백만원으로 주로 인건비, 경상적경비, 사업비 등으로 실제 남항을 유지·관리하기 위한 순수사업예산은 약119백만원(6.5%)으로 아주 미미한 실정이다.

〈표 2-3〉 세출예산

(단위:천 원)

구 분	총 계	인 건 비	경상적경비	사 업 비	비 고
2006년도	1,837,218	1,464,948	252,696	119,574	

자료 : 부산광역시 항만관리사업소(2006), 2006년도 업무계획

## 제2절 남항 시설 및 운영 현황

### 1. 항만시설 및 운영 현황

부산남항은 1975년 남항관리권을 부산시에서 수입하여 부산광역시 항만관리사업소가 발족하는 계기가 되었으며, 1998년에는 남항의 「공유수면관리권」마저 부산광역시(항만관리사업소)에서 수입하므로써 실질적인 남항관리권을 가지게 되었다고 할 수 있다.

부산남항은 지정항만중 연안항으로 해안선의 길이는 약 4.8km이며 남부민동 남단에서 영도대교를 거쳐 영도 남향동 대봉포까지를 그 항계로 하고 있으며, 전체 해역은 약 1.24km<sup>2</sup>로 부산항 전체 해역의 약 0.51%로 부산항 전체에서 차지하는 비율은 매우 적은 편이다. 수심은 평균 3.9~7.8m로 북항의 평균 수심인 5~13m보다 얇고, 1~3m의 얇은 간만차를 유지하고 있다.

주요 항만시설로는 중구, 서구, 영도구 등 3개구에 걸쳐 물양장 69,086m<sup>2</sup> (20,898평), 방충제 877개소, 계선주 389개소, 방파제 1개소, 파제제 2개소, 제수제 1개소, 등대 2기 등의 시설을 보유·관리하고 있다.

〈표 2-4〉 항만시설

물양장	접안시설	방파제	방사제	파제제	제수제	등대
69,086㎡ (20,898평)	<ul style="list-style-type: none"> <li>방충재 : 877개소</li> <li>계선주 : 389개소</li> </ul>	1개소 454m	1개소 134m	2개소 363m	1개소 70m	2기 (홍등대 백등대)

자료 : 부산광역시 항만관리사업소(2006), 2006년도 업무계획

남항내에는 수산물 위판시설로 전국 수산물의 약30% 정도를 위판하는 부산 공동어시장과 부산시수협 자갈치 공판장이 위치하고 있다.

〈표 2-5〉 어획물 위판시설

위판장	위 치	규 모	설립일자	위판량
부산 공동어시장	서구 남부민동 691-3	부지 64,257㎡(19,437평) 연건평 65,287㎡(19,749평)	1973. 1 (현 위치 이전)	어류 246천톤
부산시 수협 자갈치공판장	중구 남포동 5가 110	부지 2,917㎡(884평)	1962. 4	어류 49천톤

자료 : 부산공동어시장 홈페이지 발췌 및 현지 조사 작성





남항의 선박 입·출항 현황을 살펴보면 2005년도 기준으로 입항 18,628척, 출항 18,090척으로 총36,718척이 남항을 입·출항하고 있으며, 이를 좀 더 세부적으로 살펴보면 입항은 연근해어선이 17,758척으로 제일 많은 비중을 차지하고 기타선 644척, 항내운항선 255척, 외항선 226척 순으로 입항하고 있다.

출항도 입항과 비슷한 양상을 보이고 있으며, 항만관리사업소에 입·출항 신고된 선박을 기준으로 분석해 보면 입·출항 선박수는 1일 평균 100여대 정도로 파악된다.

〈표 2-6〉 선박 입·출항 현황(2005년 기준)

(단위 : 척)

구 분	계	외항선	연근해어선	기타선	항내운항선
입항	18,628	226	17,758	644	255
출항	18,090	217	17,256	617	

자료 : 부산광역시 항만관리사업소(2006), 2006년도 업무계획

항만관리사업소에 입·출항 신고된 선박을 기준으로 2005년도 입출항 선박수와 2006년도 6월말 기준으로 입·출항 선박수를 비교해 보면, 2006년도 6월말까지의 선박 입·출항수는 총 13,004척(입항6,606척, 출항6,398척)으로 2005년도 총 입·출항 선박수(36,718척)의 35% 수준으로 남항내 입·출항 선박수는 매년 감소하고 있음을 뒷받침하는 사례라 할 것이다.

〈표 2-7〉 선박 입·출항 현황(2006. 6. 30기준)

(단위 : 척)

구 분	계	외항선	연근해어선	기타선	항내운항선
입 항	6,606	155	6,251	200	255
출 항	6,398	142	6,050	206	
자료 : 부산광역시 항만관리사업소(2006), 2006년도 하반기 업무계획					

남항내 인·허가 업체는 273개소로 선박수리업 245개소, 선박급유업 15개소, 기타 용달업 5개소, 통선업 4개소, 급수업 4개소 등이다.

〈표 2-8〉 인·허가 업체

(단위 : 개소)

허가·등록 업체

계	통선업	용달업	급수업	선박급유업	선박수리업
273	4	5	4	15	245
자료 : 부산광역시 항만관리사업소(2006), 2006년도 업무계획					

또한, 2005년도 기준 남항내 선박 계류현황을 살펴보면 연평균 516척 정도가 평상시 남항내에 계류하고 있으며 최소 444대에서 최대 574대까지 계류하는 것으로 파악된다. 세부내역으로는 항내운항선 236척, 연근해어선 155척, 소형어선 69척, 기타선 45척, 외항선 11척으로 주로 항내운항선과 연근해어선이 주종을 이루고 있다.

〈표 2-9〉 선박 계류 현황(2005년 기준)

구분	조사기간	계 류 척 수					
		계	외항선	연근해	항내운항	소형어선	기타선
1회	2005.3.7~3.19 (11일간)	549	14	144	271	72	48
2회	2005.4.12~4.22 (10일간)	-	-	-	256	-	-
3회	2005.5.31~6.15 (12일간)	548	10	153	253	95	37
4회	2005.8.29~9.2 (5일간)	464	10	98	233	58	65
5회	2005.10.4~10.7 (4일간)	444	10	140	192	61	41
6회	2005.12.15~12.20 (4일간)	574	12	238	229	59	36
평균	-	516	11	155	236	69	45
자료 : 부산광역시 항만관리사업소(2006), 2006년도 업무계획							

## 2. 남항내 공유수면 점·사용 허가 현황

남항내 공유수면 점·사용허가 현황을 살펴보면 허가업체수는 총 33개소에 사용면적은 54,975㎡로 조선소 13개소, 수산업체 15개소, 기타 5개소이며, 사용면적으로는 조선소가 48,046㎡, 수산업체 4,538㎡, 기타 2,391㎡ 등으로 남항의 성격상 선박수리와 관련있는 조선소가 점·사용하는 공유수면이 남항내 전체 공유수면의 약 87%에 달하고 있는 실정이다.

공유수면 점·사용허가는 대부분 1년 단위로 허가를 연장(갱신)하고 있으며

피허가자의 사업장 폐업 등 특별한 경우를 제외하고는 허가를 제한하지 않으므로 한번 허가된 공유수면에 대해서는 배타적 권리를 가진다 해도 과언이 아니다. 하지만 정부나 지자체가 공공의 목적으로 공익사업 등을 시행하고자 할 때에는 허가를 제한할 수 있으므로 항만의 개발에 대한 걸림돌로 작용하는 것은 아니라고 하겠다.



〈표 2-10〉 남항내 공유수면 점·사용 허가 현황(2006. 6월 현재)

연번	대표자(업체명)	허가면적 (㎡)	사용료(원)	사용목적	허가기간
1	박보국(유진조선)	2,641.79	22,745,440	잔교, 부잔교, 선가대, 해수인수	'06.1.1~12.31
2	순범용(동이조선소)	1,285	14,082,760	선가대, 방파제, 해수인수	"
3	이병석(동성조선소)	3,291.61	29,833,060	선가대, 부표, 방파제, 해수인수	"
4	구두주(삼화조선소)	2,744.48	18,205,350	선가대, 부표, 의장공사장, 해수인수	"
5	김세곤(대평조선소)	1,300	9,680,820	선가대, 부표, 해수인수	"
6	하병기(JY조선)	3,508	24,300,440	선가대, 부표, 방파제, 의장공사장, 해수인수	"
7	김재철(대림조선소)	1,920.8	12,814,300	선가대, 의장공사장, 해수인수	"
8	이문환(영도조선)	2,446.88	15,929,650	선가대, 부표, 의장공사장	"
9	정광석(STX조선)	22,871.5	170,487,850	선가대, 부표, 잔교, 공작물, 계류장	"
		100mm	866,660	해수인수시설 추가	'06.4.11~12.31
10	강미희(삼영조선소)	Φ71	4,946,610	선가대	"
11	이주동(일성조선)	1,641	11,190,180	선가대, 부표, 해수인수	"
12	박상현(금강조선)	1,637.29	11,963,650	선가대, 부표, 해수인수	"
13	김정자(진양조선소)	1,787.26	14,715,850	선가대, 부표, 해수인수	"
14	정윤환(금진제빙)	22	1,387,680	쇄빙공급	'06.1.1~6.30
15	구동회(어패류처리조합)	120	2,772,000	활어보관	'06.1.1~12.31
16	구동회(어패류조합)	35.9	1,594,840	해수인수	'06.1.1~4.30
17	서추탁(선동야시장)	100	6,873,020	해수인수	'06.1.1~6.30
18	천금석(금양수산제빙)	22	1,920,600	쇄빙공급	'06.1.1~12.31
19	천금석(금양제빙2공장)	33	1,871,100	쇄빙공급	"
20	이효진(강동냉장)	2,636.98	33,062,060	어선접안용안벽, 쇄빙탑, 송빙교	'06.1.1~6.30
21	최현도(진영수산)	29	783,000	쇄빙공급	'06.1.1~12.31
22	신미호(광명학원)	33	979,110	쇄빙공급	"
23	조효식(우양냉장)	109	2,943,000	쇄빙공급	"
		100mm이하	866,660	해수인수 추가	'06.4.11~12.31
24	이병석(동성산업)	29	774,300	쇄빙공급	'06.1.1~12.31
25	조동길(대형기선수협)	Φ742	0	유류저장(공급)바지선	"
26	조효식(대형선망수협)	576.3	0	유류저장(공급)바지선	"
27	최경석(공동어시장)	32	0	쇄빙공급	"
28	곽동길(남부민어촌계)	18	0	어선계류 바지선	"
29	서종필(종합해사)	16	452,640	권양기	"
30	부산해양경찰서장	90	0	순찰정 계류장	"
31	김부국	100mm	467,730	활어정어용수공급	'06.1.1~5.31
32	부산광역시 영도구청장	123.2	0	도로개설	'06.1.1~07.12.31
33	부산광역시 (도시공사사장)	2,162	0	잔교 구조물(친수공간)	'06.2.2~6.30
계	33개업체	54,975.99	418,510,360		
자료 : 부산광역시 항만관리사업소(2006), 2006년도 업무계획					

### 3. 자갈치 일원 선박계류 현황

향후 남항내 주요 친수공간이 위치할 영도대교~자갈치~충무동 물양장(보수천)까지 자갈치 전면부의 선박 계류 현황을 조사해 본 결과, 영도대교~자갈치 현대화사업장까지 31척, 자갈치 현대화사업장~충무동 물양장(보수천)까지 19척으로 평상시 자갈치 전면부의 평균 계류중인 선박수는 50여대로 파악되며, 음력 보름 전후의 월명기와 오징어 등 어업성수기인 9월부터 이듬해 1월까지의 이보다 다소 많은 숫자의 선박이 계류할 것으로 예상된다.

〈표 2-11〉 자갈치 일원 선박 계류 현황<sup>4)</sup>

구간별	영도대교~자갈치	자갈치~충무동물양장(보수천)	비 고
선박계류척수	31척	19척	
자료 : 현지조사	자료(2006.8)		

위의 조사결과로 평상시 계류하는 약 50여척의 선박 계류장소만 확보하면 이 지역의 선박을 다른 곳으로 이동시키고 향후 동 지역을 Waterfront화 할 수 있는 여건이 조성될 수 있다고 추정해 볼 수 있다.

### 제3절 재정비 사업 현황<sup>5)</sup>

#### 1. 제2롯데월드 건립

옛 시청부지인 중구 중앙동 7가 20-1번지의 외 109필지에 제2롯데월드(호텔롯데, 롯데쇼핑)가 대지면적 30,197.4㎡(9,134평)에 사업비 1조 5천억원으로 2001년부터 2013년말까지 건축규모 지하6층 지상107층 연면적441,600.25㎡(133,584평)으로 엔터테인먼트, 백화점, 오피스, 호텔, 전망대 등의 부대시설로 건축된다.

이 사업을 위한 교통영향평가를 실시한 결과, 영도대교의 확장 건설이 필요한 것으로 결정됨에 따라 현재 4차로에서 6차로로 보수·보강 작업을 거쳐 재건설되며 영도대교 밑으로도 4차로(B=20.0m, L=284.0m)의 해안도로가 개설된다.

4) 2006.8.16~8.17까지 자갈치 일원 해역을 2일간 조사한 평균수치임

5) 부산광역시사의 관련 자료를 발췌 정리하였음



〈그림 2-3〉 제2롯데월드 건축 현장

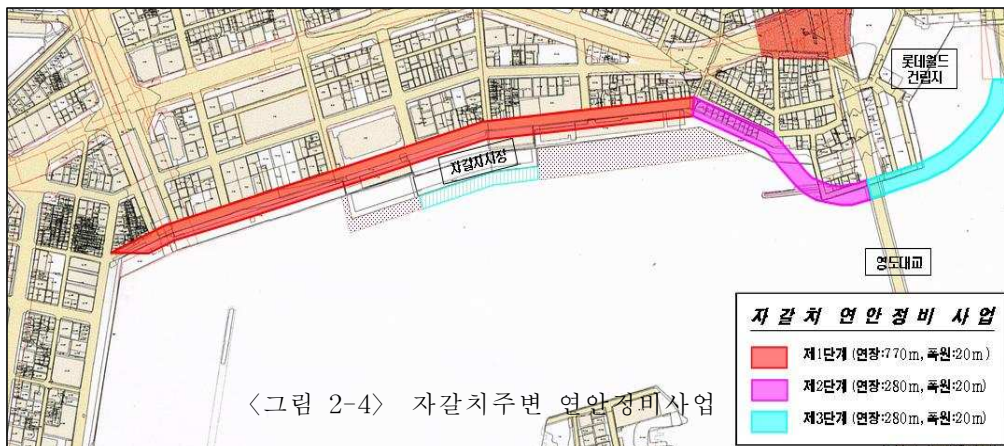
## 2. 자갈치 주변 연안정비사업<sup>6)</sup>

남항의 불량한 해안선 정비, 제2롯데월드 건립, 자갈치시장 현대화사업의 연계를 통한 관광인프라 확충으로 지역발전을 도모하기 위해 부산시(중구청)에서 부산대교~자갈치시장~충무동 물양장에 이르는 구간에 총사업비 19,774백만원을 투입하여 3단계로 나누어, 길이 1,330m, 폭 20m로 연안정비사업을 추진중이다.

1단계로 충무동 물양장~건어물시장까지 사업비 4,410백만원으로 길이 770m, 폭 20m로 추진하며 2006년도에 1,474백만원으로 210m를 우선 시행할 계획이다.

2단계는 사업비 10,000백만원으로 건어물시장~영도다리까지 길이 280m, 폭 20m로,

3단계는 사업비 5,364백만원으로 영도다리~부산대교까지 길이 280m, 폭 20m로 조성될 예정이다.

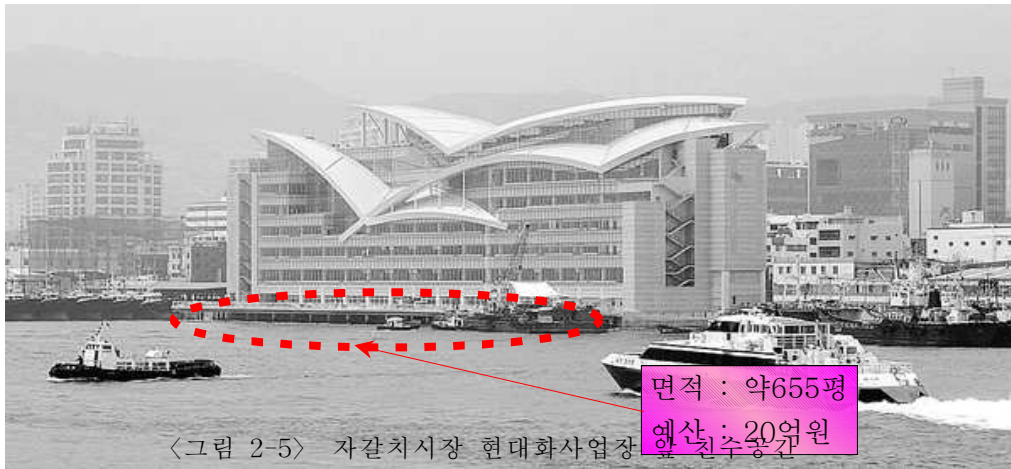


〈그림 2-4〉 자갈치주변 연안정비사업

6) 부산광역시 중구청(2006), 부산광역시 중구청 2006년도 업무계획

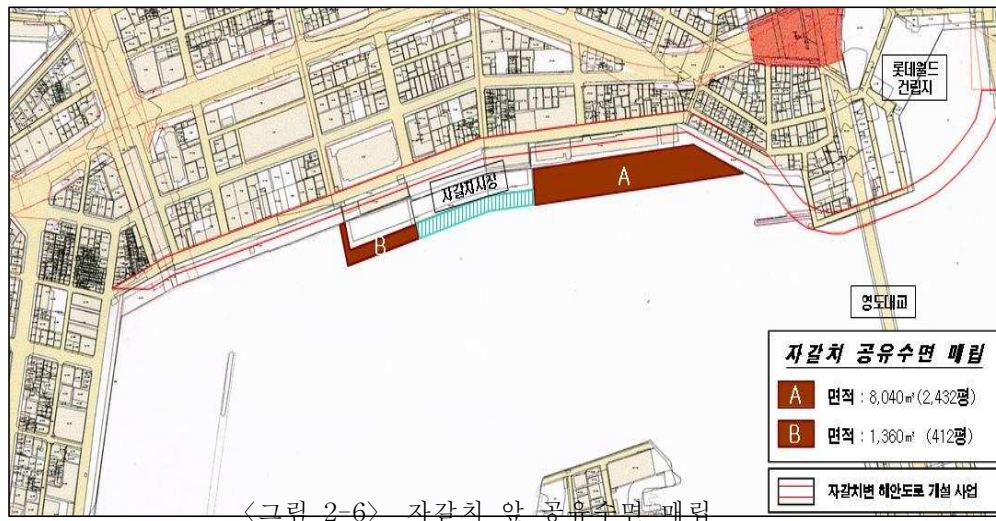
### 3. 자갈치시장 현대화사업 및 친수공간 조성

기존 자갈치시장의 노후화로 인해 자갈치를 찾는 국내외 관광객들의 수요에 부응하기 위해 2003년 12월 중구 남포동4가 37-1번지, 5가 105-1번지상의 부지 4,841.5㎡(1,464평)에 지하2층, 지상7층 연면적 25,971㎡(7,856평)의 규모로 사업비 387억원을 투자하여 자갈치시장 현대화사업을 추진하여 2006년 8월중에 완공하여 개장을 앞두고 있고, 동 사업과 연계하여 현 자갈치 현대화사업장 앞 해상인 중구 남포동4가 105-4, 37-5번지 앞 공유수면에 2,161.9㎡(13.5m×160.1m, 약655평)의 규모로 잔교형식의 친수공간이 조성되어 2006년 8월 완공되었다.



### 4. 남항내 자갈치시장 앞 공유수면 매립

남포동 자갈치시장 현대화사업과 옛 부산시청사 주변 해안역 정비사업 등으로 기존 도로가 확장됨에 따라 남포동 수협공판장 및 잠수기수협 부지가 도로로 편입되어 이의 대체부지 확보를 위해 현 자갈치시장 앞 공유수면 일부를 일직선으로 매립하여 부산시수협, 잠수기수협의 부지로 활용하기 위해 중구 남포동4가37-3번지 지선 공유수면(〈그림 2-6〉의 A,B부분)에 면적 9,400㎡(약2,848평)로 항만시설 용지, 공공시설(물양장,도로) 용지 등을 확보할 목적으로 부산시수협이 2006년 7월 부산시로부터 공유수면 매립 면허를 받아 매립을 추진중에 있다.



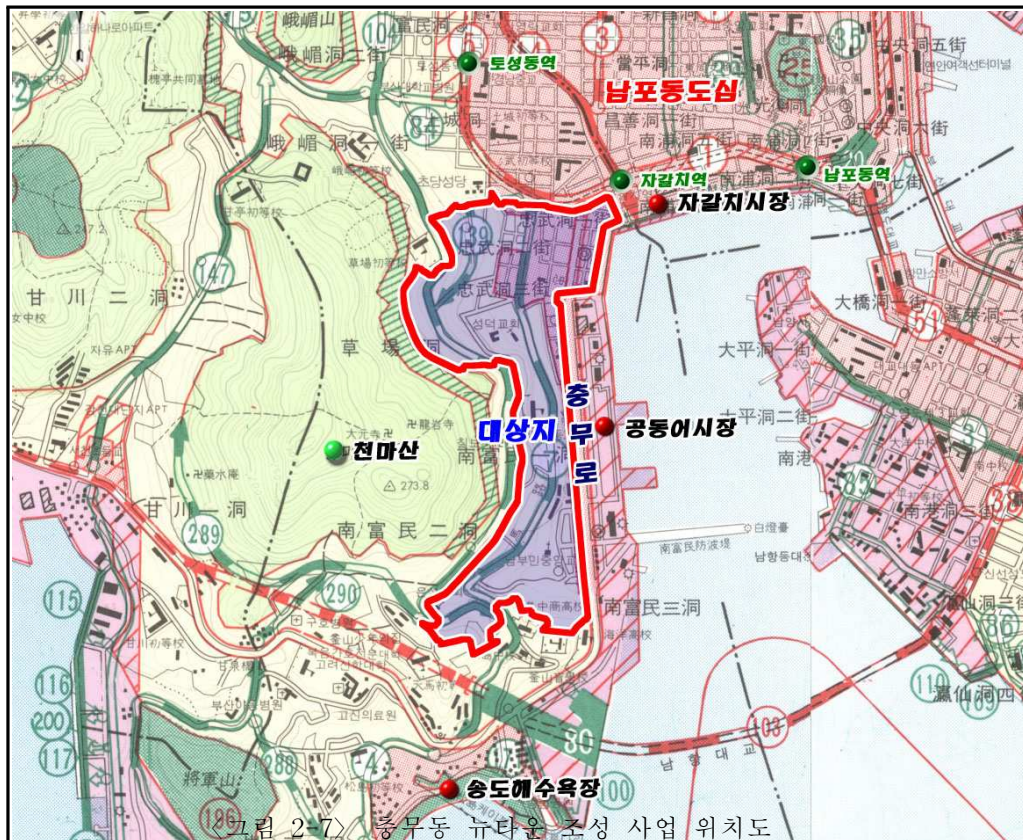
## 5. 충무로일원 복합정비사업(충무동 뉴타운 조성)7)

현행법상 복합정비사업이 구역단위로 시행되어 공공시설의 확보가 곤란하고 기존 지역과의 부조화를 야기하는 사례가 발생하여, 2006년부터 2015년까지 서구 충무로타리에서 압남동사 일원의 7,600세대 19,000명이 거주하는 약20만평에 11개구역, 451동 11,000세대가 거주하는 뉴타운조성 사업을 추진중이다.

1단계로 2006년까지 사업준비 단계를 거쳐, 2단계로 2007년에 사업을 착수하여 2015년까지 구역별 단계적으로 시행할 계획이다.

- 7) · 부산광역시 서구청(2006), 부산광역시 서구청 2006년도 업무계획  
 — 부산광역시 서구청(2006), 부산광역시 서구청 충무동 뉴타운 조성 계획





## 6. 감천항 공영수산물 도매시장 건립

국제 수산물류시스템 구축으로 동북아 수산물류·무역 중심기능을 선점하고 교통체증 해소 및 물류비용 절감을 위해 감천항에 부지 36,647평에 건물 35,856평, 안벽 500m, 호안 80m규모로 2,049억원(국비 70%, 지방비 30%)의 예산으로 공영수산물도매시장을 건립하고 있다.

도매시장은 2001년 1월부터 착공, 그동안 1,545억원을 투자하여 2006년 상반기 현재 71%의 공정을 보이고 있으며, 향후 587억원을 추가로 투자하여 2006년 중에 도매시장 운영 및 준비계획 수립과 개설준비위원회·준비단을 구성하고 2007년도에는 업무규정 및 운영관리계획 확정, 입주법인 등을 선정하여 시범운영 후 2008년 9월에 도매시장 공식개장을 목표로 사업을 추진중이다.

## 7. 남향 정비·축조공사(영도 해안수제선 정비)

부산지방해양수산청 부산항건설사무소에서는 남향의 활용도를 높이고 부족한 항만 시설을 확충하기 위해 오는 2007년부터 2011년까지 물양장 등의 시설을 정비하기로 하고 '부산남향 정비 기본 설계용역'을 2006년까지 완료하여 2007년부터 물양장 축조 공사를 시작으로 2011년까지 영도측 남향 수제선(물이 들고 나는 곳) 1,400m 구간의 노후한 물양장 시설을 개축하고 선박이 머물 수 있는 계류시설을 확보할 계획이다.

당초 용역내용에는 영도측 1,400m구간의 남향 수제선 정비 기본설계와 충무동 일차과제제에서 육지(물양장)까지 110m 구간에 해수유통이 가능하도록 공유수면 위로 연륙교 설치계획에 관한 실시설계도 포함하여 발주하였으나, 인근 수산관련 단체들은 보수전에서 바다로 유입되는 퇴적물의 증가로 인근지역의 해양오염을 가중하고, 선박접안시 혼잡과 인명사고 예상 등을 사유로 연륙교 설치사업 자체를 반대하여 이 부분은 사실상 포기한 상태로 동사업을 추진중이다.

## 8. 국제선용품유통센터 건립<sup>8)</sup>

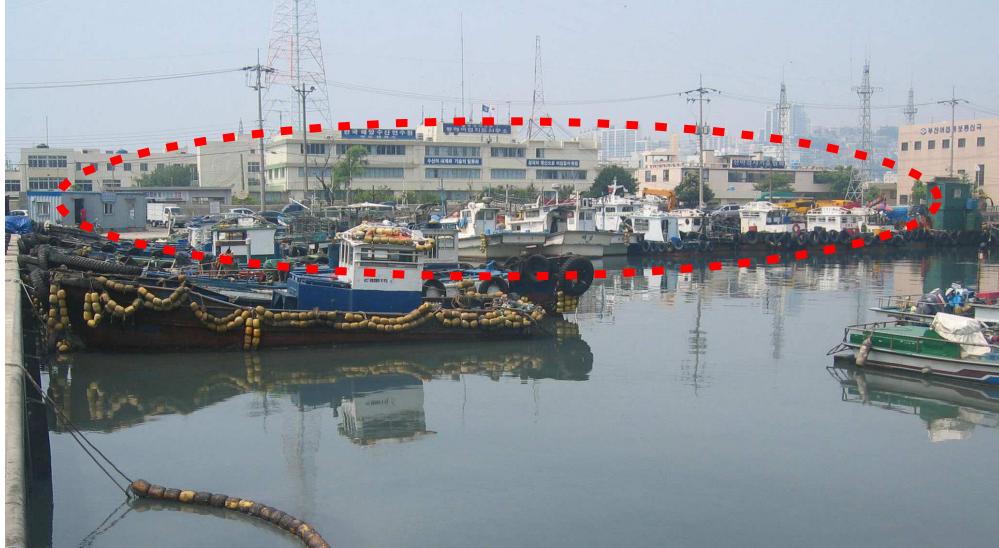
영세 선용품공급업체의 물류체계 개선을 통한 시너지 효과와 경쟁력을 제고하여 부산항을 동북아 선용품시장의 중심지로 육성하고, 부가가치를 극대화하기 위하여 영도구 남향동 2가 16번지 동해어업지도소 부지(27,838㎡, 8,421평)에 연건평 약 15,000평(창고 7, 사무실 6, 기타 2) 규모로 사업비 277억원(부지조성 17억원, 건물건립비 260억원)을 들여 부지조성은 정부에서, 상부시설은 민자를 유치하여 건립하고, 진입도로 등 기반시설 조성은 부산시에서 맡을 예정이다.

주요 사업내용은 선용품 보관창고, 집배송시설, 전시판매시설, 사무실 등으로 2005년 12월, 해양수산부에서 부산항 선용품공급업 활성화 방안을 수립하여 국제선용품유통센터 건립을 위한 협력방안을 부산시와 검토하였고, 2006년 2월 부산시, 해수청, BPA, 항만산업협회 등 관계기관과 협의회를 구성하였으며, 2006년 상반기중에 영도구 남향동 부지내에 입주하고 있는 동해어업지도소, 선박검사기술협회, 한국해양수산연수원 등의 관계기관의 이전을 완료하고 2006년 하반기에 건물철거 등 부지조성, 조합결성, 자금마련 등 2005년부터 2010년까지 총 515억원을 지원하여 건립할 예정이다.

참고로 부산지역의 선용품시장을 살펴보면 2004년 관세청 기준으로 업체수는

8) 부산광역시(2006), 부산광역시 2006년도 업무계획

693개, 평균매출액은 2.2억원, 평균종사자는 3.4명으로 파악되고 있으며, 부산항 선용품공급업체 총매출액은 1,511억원으로, 싱가포르항의 5,548억원에 27%에 불과한 실정이다.



〈그림 2-8〉 국제선용품유통센터 건립 부지(영도구)

## 9. 영도다리 복원사업

1931년 10월 착공하여 1934년 11월 23일 준공한 영도다리는 중구 중앙동에서 영도구 대교동까지 구간으로 교량규모는 길이214.7m, 폭18.3m의 4차로로 건설되어 1934년 11월 23일부터 1966년 9월 1일까지 31년 10개월간 도개부(다리를 들고 내리고 함)로 운영하였으며, 1997년 6월 안전진단결과 3등급(DB-13.5)로 분류되어 8톤이상 차량에 대해 통행을 제한하고 있다.

그동안 개발이나 보존이냐를 두고 논란을 빚어온 영도다리 처리문제는 지방문화재로 지정해 원형은 보존하면서 보수·보강공사를 통해 기존 4차로를 6차로로 확장하는 방향으로 가닥이 잡혀 영도다리의 현재 규격과 형태 등은 바꾸지 않고 보수·보강 공사가 이뤄져 옛 모습에 가깝게 복원될 전망이며, 이미 상실된 도개(跳開)기능도 복원될 가능성이 높아졌다. 지방문화재로 지정후 형상변경허가를 받아 본격적인 복원공사에 들어가며, 1단계로 2007년 2월 임시가교 설치공사를 완료하고, 2단계로 2007년 6월부터 영도대교 6차로 확장공사를 본격적으로 시작해서, 2009년 12월경 임시가교 철거공사를 완료하여 영도다리 복원 공



사를 마무리 할 예정이다.



## 10. 연안크루즈 운항

부산은 천혜의 관광자원을 보유한 해양수도로서 해양관광의 발전 잠재력은 높으나 아직까지 국제적인 수준의 다양한 해양관광 상품의 개발이 미미하여, 해양관광 개발에 대한 필요성의 인식과 관심이 고조되고 있는 것도 사실이다.

이와 때를 같이하여 남포동 자갈치시장 개장과 연안크루즈 운항을 연계하여 시너지 효과를 노리고, 자갈치를 기종점으로 2~3개 유람선 사업자들이 자갈치시장 개장과 더불어 크루즈 운항을 추진중이며, 운항노선은 1항차당 평균 1시간 30분정도 소요되는 ‘자갈치시장~남항대교~태종대~오륙도~광안대로~누리마루’를 왕복하는 노선과 ‘자갈치시장~남항대교~송도~물운대’ 등을 왕복하는 2~3개 노선으로, 자갈치시장 앞 친수공간에 접안하는 방안을 검토하고 있다. 인근 타 해역에는 어선이 계류하므로 동 지역외에는 마땅한 접안장소가 없는 것이 크루즈 운항을 어렵게 하는 걸림돌로 작용하고 있다.

당장, 크루즈 운항에 따른 공유수면 점·사용허가를 위한 크루즈 선박의 적당한 계류장소, 남항내 적정 수면적과 안전성 확보 등의 사유로 추진에는 어려움이 따를 것으로 보이지만, 장기적으로 볼 때 인근 지역 상권회복과 지역경제 활

성화를 위해 크루즈 운항은 적절한 방안이라 판단되며, 이는 부산시에서 역점적으로 추진하고 있는 해상관광크루즈산업 활성화 시책과도 일맥상통하는 것으로 앞으로 연안크루즈의 운항 여부가 주목된다 하겠다.



〈그림 2-10〉 남항에 도입 가능한 연안크루즈 형태

## 제4절 부산항 재정비 계획 검토

### 1. 부산광역시 도시기본계획<sup>9)</sup>

부산광역시 도시기본계획은 국토종합계획·광역도시계획 등 상위계획의 내용을 수용하여 바람직한 미래상과 발전 방향을 제시하는 정책계획으로 토지이용, 기반시설, 공원·녹지 등 물적측면 뿐만 아니라 인구, 산업, 사회, 재정 등 사회·경제적 측면을 포괄하는 종합계획이다.

또한, 도시관리계획 수립의 지침이 되는 계획으로 개발제한구역의 조정 등 급격한 도시여건변화에 부응하여 기정 부산도시기본계획(1996)을 새롭게 수립하는 계획이다.

#### 1) 기본방향

##### (1) 개발목표

부산항은 우리나라의 제1항만으로 동북아 지역의 Hub Port로 개발 육성할 필요가 있으나, 컨테이너시설이 크게 부족하여 컨테이너부두 개발이 시급한·실정으로 장기적인 관점에서 항별, 부두별 기능특화와 재정비를 통하여 항만의 생산성을 제고할 필요성을 제기하고 있다.

##### (2) 개발방향

부산항은 동북아시아의 중추적인 물류기지 역할을 강화하고 국가경쟁력 제고와 21세기 부산항 위상 정립을 위한 종합항만으로 개발하기 위해서는 개발한계에 달한 북항은 기능을 전문화하고, 부산신항만은 컨테이너 전용항만으로 개발할 계획이다.

#### 2) 주요 부문별계획

##### (1) 항만기능의 정립

9) 부산광역시 도시기본계획(2000년~2020년 : 부산광역시 전 행정구역 및 항만·어항 구역을 대상으로) 중 계획의 목적과 그 성격을 제시하고, 항만관련부분에서 북항을 중심으로 법적 내용을 수록함

부산항은 우리나라 컨테이너 화물의 수출입 전진기지이고 동북아 중심항만으로서의 기능을 강화하여 종합물류단지의 조성과 자유무역지역 도입을 추진하여 항만기능과 도시기능이 조화된 종합항만공간의 창조하고 정보거점공간으로 조성할 계획이다.

## (2) 항만운영방안

### ① 북항

우리 나라 상업항의 중추적 기능을 수행하는 항만으로 운영하되 2010년까지만 일반부두에서 컨테이너화물을 처리하고 이후는 잡화와 철재를 처리하도록 기능을 재배치하여 향후 대체부두 확보시에는 친수공간으로 활용할 계획이다.

## (3) 북항 기능 재배치

우리나라 상업항의 중추적 기능을 수행하는 항만으로 계속 활용하되 일반부두의 컨테이너 처리기능은 2010년까지만 한시적으로 허용하고 그 이후는 잡화, 철재 및 컨테이너 위주의 다목적 부두로 기능을 재배치하여야 한다.

이와 함께 잡화, 컨테이너를 취급하는 7부두를 컨테이너 부두로 전환하여 주거지역에 인접한 공간을 해양문화공간으로 활용하는 방향으로 기능을 재배치하는 것도 제시하고 있다.

## (4) 북항 정비방향

북항은 기존 제2부두와 중앙부두, 제3부두와 제4부두는 부두 사이를 매립하여 시설을 확장하고, 제4부두의 시멘트부두는 감천으로 이전을 추진하고 동삼동 매립지에 국제여객부두를 신설하는 방향으로 정비되어야 한다.

## 2. 전국무역항 항만기본계획(2001. 10)<sup>10)</sup>

### 1) 개발목표

부산항을 우리나라 컨테이너 화물의 수출입 및 환적화물 전진기지로 육성하고 동북아 중심항만으로서의 기능을 강화시키기 위한 개발 목표를 설정하고, 이와 함께 항만시설과 도시기능이 조화된 종합항만공간의 창조와 정보거점공간으로 조성하려는 계획을 갖고 있다.

10) 해양수산부(2001), 전국무역항 항만기본계획 용역보고서

## 2) 물동량 전망

부산항의 일반부두를 2011년까지 컨테이너 화물 처리기능을 그대로 유지시킨다는 가정하에 하역능력을 산정하고 동 계획에서는 총 화물량 대비 일반부두가 처리하는 컨테이너 화물량의 비중은 2006년 22.4%(112만TEU), 2011년 21.5%(106만TEU)로 전망하고 있다.

## 3) 계획의 기본방향

북항, 감천항, 다대포항 및 부산신항은 기 수립된 평면배치계획에 의거하여 시설능력을 제고할 수 있도록 다음의 사항을 고려하여 평면배치계획을 수립한다.

첫째, 개발의 목표년도는 2011년으로 설정하고 목표년도 이후에도 충분한 항만수역, 수제선과 배후부지를 확보할 수 있도록 계획하여야 하고

둘째, 공급시설 및 교통시설 등 지원시설과 접근성이 용이하도록 계획하고

셋째, 토지이용계획을 감안하여 기존 도시계획 등 관련계획과 조화될 수 있도록 계획의 기본방향을 설정한다.

특히, 북항은 일반부두의 컨테이너 처리기능은 2011년까지만 한시적으로 허용하고 그 이후에는 잡화 및 철재를 처리하도록 기능을 재배치하고, 감만부두 확장구역에 4천TEU급 2선석, 2천TEU이하급 1선석이 공사중에 있으며, 2006년 동삼동 매립지 전면에 크루즈여객선(5만톤급)을 배치한다.

〈표 2-12〉 부산 북항 부두별 기능재배치 계획

구 분	취 급 화 물	
	현 행	조정후
연안여객 부두	잡화, 컨테이너	연안여객 화물
부두(국제여객 부두)	여객선, 잡화, 컨테이너	
2부두	잡화, 컨테이너	
중앙부두	잡화, 컨테이너	
3부두	잡화, 컨테이너	잡화, 철재 및 컨테이너 위주의 다목적 부두
4부두	잡화, 컨테이너, 시멘트(46선석)	
물양장	일반잡화	
관공선부두		
양곡부두	양곡	양곡
자성대부두	컨테이너	컨테이너
7부두	잡화, 컨테이너	컨테이너
우암부두	컨테이너	
8부두	군수품, 냉동어획물, 잡화	잡화
연합부두	철재	철재
감만부두	컨테이너	컨테이너
동명부두	모래, 유류	모래, 유류
신전대 행	냉동어획물	행정선
정선부두		
신선대부두	컨테이너	컨테이너
용호부두	위험물	구동명목재지역은 CY로 활용 부두기능 상실
동국제강 부두	교철	
자료 : 해양수산부(2001), 전국무역항 항만기본계획 용역 보고서		

### 3. 해양수도 21 계획수립 연구(2002. 3)<sup>11)</sup>

#### (1) 개발목표

부산시 중구 중앙동, 남포동, 동구 초량동 일원과 부산 북내항 및 부산역 주변지역을 대상으로 수변공간 개발여건을 분석하고 개발 기본 방향을 설정하여 현재의 불합리한 도시공간구조를 개선하여 도시기능간의 연계성 제고와 원활한 교통소통, 미약한 도심기능 강화를 창출하여 부산이 국제교역 및 국제활동의 거점 역할을 수행하도록 개발목표를 정하고 있다.

11) KMI(2002), 해양수도 21 기본계획수립 연구

## (2) 개발방향

부산역을 상업 및 업무기능을 수행할 수 있는 복합역사로 개발하고 부산역과 국제여객부두를 연결하는 축을 보행활동의 주요 축으로 설정하여야 하며, 동 계획에서는 개발지가 수행할 기능을 네 가지로 설정하고 기능별로 입지할 주요시설 및 도입개념을 <표 2-13>와 같이 분석하였다.

<표 2-13> 주요 기능 설정

구분		주요시설	도입개념
주 기 능	국제교류/ 국제업무	- 무역센터, 컨벤션센터, 국제상품전시장, 금융기관	- 국제무역의 전진기지 역할 수행 - 세계경제의 개방화 추세 대응 - 해양과 대륙의 교두보 역할 - 국제교류의 증진
	정보·통신	- 텔레콤센터	- 종합통신망 구축 - 지방화시대에 대비
	공공업무	- 행정관서 등	- 동남권의 중추관리 도시
	문화·위락	- 문화센터, 전시·기념관, 수변상가, 극장	- 생활환경의 질적 향상
보조 기능	해상교통	- 국제여객부두, 연안여객부두	- 국제수준의 도시 변모 - 해상교류 및 관광수요 대비
	상업	- 호텔, 쇼핑몰, 백화점	- 주거기능의 부수적 시설
	업무	- 대기업 본·지사, 신문사	- 기존 도심과 상호보완적 관계 유지 - 주거기능 및 보조기능을 지원하는 시설
도심 기능	도시지원	- 하수처리장, 통신시설 등	- 생활의 편리성 향상 - 국제적 이미지 고양
지원 기능	여가	- 하수공원(Water Park), 공공공지	- 시민생활의 활력 증대

자료 : KMI(2002), 해양수도 21 기본계획수립 연구

## (3) 사업비 추정

북항 재정비의 사업비는 부지조성공사비와 매립공사비로 나누어 산정하며, 대상지 면적은 1,207,383㎡(365,233평)로 부산역 주변의 기조성된 부지와 철도부지는 제외하였으며, 개략적인 사업비는 부지조성공사비 약 475억, 매립공사비 약 5,174억으로 산정되었다.

〈표 2-14〉 개략 사업비

구분	기준	면적	금액(백만원)
부지조성공사비	130,000원/평	365,233평	47,480
매립공사비	접안시설 30,987원/선석	9선석	278,883
	매립 1,320,000원/평	180,714평	238,542
계	-	-	564,905

자료 : 부산신항만(주)(2004), 21세기 해양수도 발전을 위한 부산항 일반부두  
재정비 방향에 관한 연구

#### 4. 해양수도 21 추진 세부계획수립 연구

##### 1) 개발방향

21C 동북아시아의 해양수도 건설을 지향하는 부산광역시가 우리나라 국제화의 부심으로 성장하기 위해서는 국제관련기능의 확보 및 현재 미약한 도심기능 즉, 중추관리기능의 확보가 절대적으로 필요하다 하겠다.

따라서, 기존 항만부지의 매립 등을 통하여 기존 도심과 연계된 도시용지의 확보가 중요하며, 동시에 다양한 교통수단을 이용하여 중추관리기능을 확보해야 한다.

기존 부산항은 도심문제 야기 및 해상화물의 적체-입지 및 용량-측면에서 문제점을 가지고 있었으며, 가덕도 신항만의 건설로 그 기능의 일부 이전이 가능해지게 되었다.

따라서, 도심인접 항만기능을 일부 신항만으로 이전시키도록 하고, 현재의 항만기능이 입지하고 있는 지역을 부산의 도심용지로 개발하는 문제가 부각되었다.

역세권은 뛰어난 접근성을 기반으로 하는 도시개발의 주요한 형태중 하나이며, 특히 전 국토의 화물 및 인구 이동에 있어서 중심 축이 될 경부고속철도의 부산역사는 그 파급효과가 매우 클 것으로 예상하고 있다.

이러한 역세권의 형성과 연계하여 교통의 측면에서 항만·철도의 복합 환승체계를 형성하고, 도시기능의 측면에서 도심중추기능을 확보하도록 개발하는 방안이 제시 되었다.



항만 및 항만 관련시설들의 입지로 인하여 일반인의 접근이 어려울 뿐만 아니라 토지의 비효율적인 이용을 초래하고 있는 도심 임해부를 시민을 위한 휴식·문화·친수공간으로 활용하고 또한 조성된 Open Space를 기존의 녹지 및 보행동선과 연계 개발하여 Network화 하자는 것이다.

시민의 자유로운 접근을 막았던 도심인접 항만을 이전하고 임해도시로서의 특성을 충분히 활용할 수 있는 수변공간으로 활용하여 수변형 상업, 위락, 문화 기능을 적극적으로 도입하여 친수공간으로 활용하는 것이다.

## 2) 추진전략

동북아 경제중심 시대의 중추적 역할을 담당할 수 있는 국제 교류 기능으로서 국제 무역기능, 정보·통신 기능 등을 중점 유치 기능으로 도입하여, 지방화 시대의 중추 관리도시로서의 역할을 담당할 수 있도록 공공업무, 문화·위락기능 등을 도입토록 하고, 경부고속전철과 연계하여 통합교통체계를 구축하기 위한 해상교통기능을 보조기능으로 도입하는 것으로 제시하였다.

또한, 부산의 도심으로서 필요한 일반적 중심상업·업무 기능을 도입하여 도심기능의 원활한 수행을 위해 이를 지원할 수 있는 도시지원, 공공서비스, 여가 기능 도입의 필요성이 제기되었다.

〈표 2-15〉 도입 기능 설정

구 분		주 요 시 설	도 입 개 념
주 기 능	국제교류/ 국제업무	- 무역센터, 컨벤션센터, 국제상품전시장, 금융기관	- 국제무역의 전진기지 역할 수행 - 세계경제의 개방화 추세 대응 - 해양과 대륙의 교두보 역할 - 국제교류의 증진
	정보·통신	- 텔레콤센터	- 종합통신망 구축 - 지방화시대에 대비
보조 기능	공공업무	- 행정관서 등	- 동남권의 중추관리 도시
	문화·위락	- 문화센터, 전시·기념관, 수변상가, 극장	- 생활환경의 질적 향상
	해상교통	- 국제여객부두, 연안여객부두	- 국제수준의 도시 면모 - 해상교류 및 관광수요에 대비
도심 기능	상업	- 호텔, Shopping mall, 백화점	- 주기능을 서비스하는 시설
	업무	- 대기업 본·지사, 신문사	- 보조기능 및 기존 도심과 상호보완 유지 - 주기능의 부수적 시설
지원 기능	도시지원	- 하수처리장, 통신시설 등	- 기존 도심과 상호보완적 관계 유지 - 주기능 및 보조기능을 지원하는 시설
	여가	- water park, 공공공지	- 생활의 편리성 향상 - 국제적 이미지 고양
	자료	부산신항만(주)(2004), 21세기 해양수도	- 시민생활의 활력 증대 발전을 위한 부산항 일반부두

재정비 방향에 관한 연구

부산항 개발의 기본적인 구상은 부산역 및 국제여객부두와 연계하여 부산역을 경부고속철도의 중착역으로서의 역할 뿐만 아니라 상업·업무기능을 수행할 수 있는 복합역사기능으로 개발하며, 부산역과 국제여객부두를 연결하는 축을 대상지의 보행 및 활동 주요 축으로 설정하여 기존 도시공간을 끌어들이는 축을 중심으로 상업·업무 중심의 용도를 지정하고 있다.

## 5. 북항 일반부두 재개발 방안<sup>12)</sup>

### 1) 일반부두 재개발 논의 배경 및 여건

북항 일반부두 재개발 논의는 항만환경 변화, 사회여건 변화, 도시여건 변화,

12) 본 내용은 남기찬(2006), 부산항 북항 재개발 방향, 부산항만공사 국제세미나, 2006.6.16의 해당 내용을 저자의 동의 하에 부분 발췌한 것임

관련계획 변화 등 주변 환경의 변화 측면에서 타당성을 찾을 수 있다(〈표 2-16〉). 부산광역시의 도시기본계획에서도 북항에 대한 정비 방향으로 2부두와 중앙부두 사이, 3부두와 4부두 사이를 매립하여 시설을 확장하며 4부두의 시멘트 부두는 감천으로의 이진을 추진하는 방향을 수립하고 있다.

해외 주요 재개발 사례와 북항 재개발 사업의 큰 차이점은 전자의 경우 항만 기능을 상실한 항만 공간을 재개발 하는데 비하여, 후자의 경우 현재 운영 중인 항만을 대상으로 미래 지향적인 관점에서 재개발을 검토하는 것이다.

해외 사례의 경우 도시계획 측면에서 재개발 사업을 접근하였으나 북항의 경우 기존 부두 여건, 물동량 추이, 대체부두 확보, 항만노무자 대책 등 현실적인 항만 운영 측면이 우선 감안되어야 하는 것으로 하고 있다.

〈표 2-16〉 일반부두 재개발 배경

요인	환경 변화	대응
	신항만 개장	- 중장기적으로 시설 능력 여유 발생
항만 환경 변화	- 북항 재래부두 시설 노후화 - 주변국과 항만 경쟁 및 국내 터미널간 경쟁구도 정립	- 재래부두 활용방안 재검토 필요 - 차부두 T/S 체계 구축필요 - 왜곡된 물류 구조 개선 필요
사회 여건 변화	- 항만정비 및 다기능화 추세 - 시민 및 단체 관심 고조	- 친수공간 및 해양관광 기능 추가 - '부산항 워터프론트 포럼' 활동
도시 여건 변화	- 정책의지 강화	- 재개발 사업에 대한 대통령 의지 표명 - 우암로 교통체증 해소
도시 계획 등 변화	- 도시 환경 개선 요구 증대 - 비핵심 항만 구역의 친수공간 요구 증대	- 도시기능과 항만기능 분리 - 친수공간 개발
	- 기존 계획에 재개발 포함	- '96년 가덕신항 개발 기본계획 - 부산광역시 도시기본계획(2000-2020) - '05년 부산역 역세권 개발 기본계획

자료 : 부산항만공사(2005), 부산항 재래부두 재개발 방안 연구

재개발 대상 일반부두는 공용부두로 운영되고 있는 1, 2부두와 역세권 연계개발이 용이한 중앙부두, 그리고 넓은 부두 용지와 경제적 재개발이 가능한 3, 4부두로 구분된다(〈표 2-17〉). 특히 1, 2부두의 경우 공용부두로서 재개발이 용이하기 때문에 조기 추진이 가능하며 국제여객터미널의 조기 건설에 대한 당위성 확보가 가능하다. 그러나 국제여객터미널과 역세권 연계성이 떨어진다는 단점을 가지고 있다.

중앙부두는 1, 2부두와는 달리 역세권 연계개발이 가능한 반면 부두운영회사

(Terminal Operation Company; TOC) 문제 등 애로 요인이 발생할 수 있다. 3, 4부두의 경우 넓은 부두 용지와 경제적 재개발이 가능하며 중앙부두와 함께 역세권과의 연계가 용이하다는 특징이 있다. 그러나 TOC 문제 등 난점이 있으며, 피더부두 기능 수행으로 대체부두 확보에 시간이 소요된다는 특징이 있다.

〈표 2-17〉 재개발 대상 부두 여건

대상부두	용이점	난점	특이점
1,2부두	-공용부두로서 재개발 용이 -국제여객터미널 조기 건설 당위성 확보 -롯데월드, 연안여객터미널 등과 연계 용이 -대체부두 기능 확보 용이 (53만TEU, 일반화물 1,115천R/T) -역세권 연계개발 가능	-국제여객터미널과 역세권 연계성 저하	-재개발 조기 추진 용이
중앙부두	-대체부두 기능 확보 용이 (41만TEU, 일반화물 217천R/T)	-TOC 문제 등 애로요인 심화	-역세권 연계성 우수
3,4부두	-넓은 부두 용지 -역세권 접근성 양호 -경제적 재개발 가능	-TOC 문제 등 애로요인 심화 -대체부두 기능 확보 어려움 (136만TEU, 일반화물 707천R/T)	-주 피더부두 기능 수행으로 대체부두 확보에 시간 소요
자료 : 부산항만공사(2005), 부산항 재래부두 재개발 방안 연구			

## 2) 재개발 접근 방향

재개발 대상지인 일반부두는 현재 연간 6,000여척의 중소형 피더 선박이 입항하는 주요 항만 기능을 수행하고 있다. 따라서, 재개발 논의는 항만운영 정상화 측면이 우선 고려되어야 한다. 즉, 대체부두, 신항 물동량 전환 추이 등을 감안하여 항만운영에 지장이 없는 범위에서 재개발이 추진되어야 하는 것으로 방향을 설정하고 있다.

또한, 부가가치 창출 중심의 기능 도입을 재개발 접근 방향으로 잡고 있다. 항만 기능을 해양복합 도시 기능으로 전환하여 신도심을 형성함으로써 부가가치를 창출할 수 있는 복합기능을 도입하자는 것이다. 구체적으로는 주거, 문화, 교육, 레저, 관광이 통합된 복합개발 방식을 제시하고 있다.

여객 및 해양문화, 관광, 레저 등의 수요 창출 역시 중요한 재개발 접근 방향

으로 설정되어 있다. 해양관광문화도시로서 부산의 정체성 및 이미지를 정립하고, 지역특성에 적합한 친수공간을 개발하는 것이다.

마지막으로 부산신항과 북항의 동등한 경쟁력 확보를 방향으로 제시하고 있다. 북항과 신항이 동등한 수준의 항만 경쟁력을 확보할 수 있는 방안이 모색되어야 한다는 것이다.

〈표 2-18〉 재개발 접근 방향

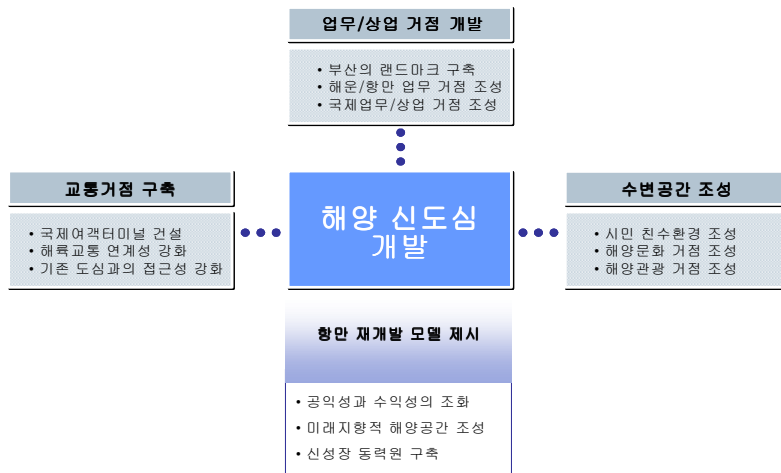
주요 고려점	세부 내용
항만운영 정상화 달성	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 신항 및 북항 물동량 배분 추이 고려</li> <li>- 대체부두 확보</li> </ul>
부가가치 창출	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 수익성 및 수익성 조화를 이루는 토지이용 계획 구상</li> <li>- 업무, 상업, 주상복합, 위락, 문화/관광 등 복합 기능 도입</li> </ul>
여객 및 해양레저 수요 창출	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제여객터미널 건설</li> <li>- 크루즈 터미널 건설</li> <li>- 해양문화/관광 기능 도입</li> </ul>
신항 및 북항 보완 및 경쟁 관계 유지	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 북항 배후 철도 및 도로 정비</li> <li>- 북항 배후물류단지 조성</li> <li>- ODCY 정비</li> </ul>

자료 : 부산항만공사(2005), 부산항 재래부두 재개발 방안 연구

### 3) 북항 일반부두 토지이용계획 구상

#### (1) 재개발 Concept

북항 재개발의 concept은 '해양 신도심 개발'로 설정할 수 있다(〈그림 2-11〉). 세부 구성 요소로서는 국제 업무 상업 거점 구축, 한반도 남단 교통거점 구축, 종합 수변공간 조성 등이다. 국제 업무 상업 거점의 경우 부산의 랜드마크적인 해운항만 및 국제 업무 중심지를 조성하는 것이며, 한반도 남단 교통거점의 경우 국제여객터미널, 고속철도 등 주요 교통수단의 거점을 구축하는 것이다. 종합 수변공간 조성은 여가, 문화, 관광 등이 조화되는 매력적인 복합용도의 워터프론트를 개발하는 것이다.

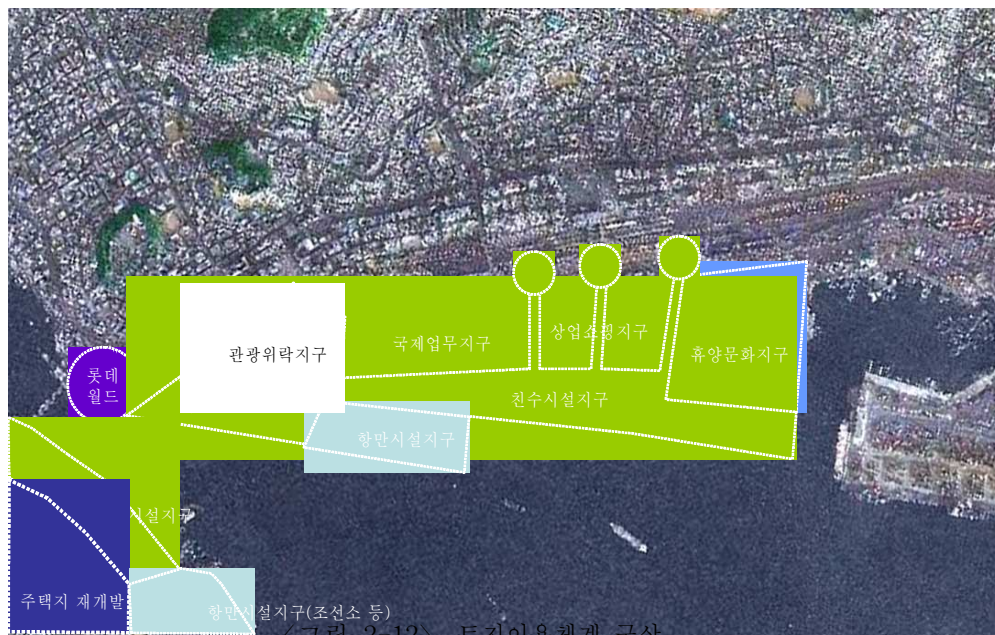


〈그림 2-11〉 북항 재개발 Concept

## (2) 토지이용계획 구상

북항 재개발 대상 토지규모는 약 40만평이다. 기존 일반부두(1,2, 중앙부두, 3,4부두 포함)면적 15만평과 매립지 25만평을 포함한다. 부산광역시 도시기본계획(2000-2020) 상에도 북항 43만평이 재개발 대상지로 지정되어 있다.

재개발지 도입 기능으로서는 국제업무, 상업, 관광위락, 친수시설 등 복합 기능으로 설정하고, 그 규모 및 공간 배치는 마스터플랜에서 수요 조사 결과에 따라 결정될 문제이다.



〈그림 2-12〉 토지이용체계 구상

토지 이용 구상의 방향을 설정하는 데 있어서 해외 항만재개발 사례로부터 얻는 시사점과 북항 재개발의 현실을 고려하였다. 해외 사례의 경우 자체 재원 조달이 가능한 방향으로 토지 이용계획을 수립하였다는 점을 들 수 있다. 이를 위하여 재원 조달이 용이한 상업용지의 비율이 총 면적의 50% 이상을 차지한다. 기능 설정의 경우 수요 규모 정도를 기준으로 하고, 주거, 업무, 위락 등 복합기능을 도입하였다.

이러한 점을 고려하여 북항 재개발의 경우 주 고려 사항으로서는 재정적 측면에서 실현 가능한 토지 이용계획 수립과 실 수요 중심의 계획 수립을 들 수 있다. 즉, 토지 이용 구상은 공익성과 수익성이 조화를 이룰 수 있는 방향으로 설정되어야 한다. 또한, 토지 이용 기능을 전략적 용도와 일반적 용도로 구분하는 것이 필요하다. 전략적 용도는 국제여객터미널 등 핵심적 기능이며 공익성이 강조되며, 일반적 용도는 업무, 상업, 주상복합 등 상업성 중심의 기능이다. 상업시설 유치를 통하여 수익성을 확보하고 이를 활용하여 시민 편의시설 등 공익시설을 개발하는 재원을 확보하는 것이다.

대안	내용	장단점	비고
상업성 중심	- 70% 상업기능 - 30% 공공기능	- 재원조달 용이 - 난개발 자연	-
공공성 중심	- 70% 공공기능 - 30% 상업기능	- 친수성 공간 확보 - 재원조달 난이	-
상업성 및 공공성 조화	- 상업기능 55% - 공공기능 45%	- 필요 재원 확보 - 조화된 공간 조성	추천



〈그림 2-13〉 도시이용체계 구성 방향

### (3) 재개발 방법

#### ① 단계별 개발 방안

전술한 바와 같이 부산 북항 일반부두는 현재 부산항 컨테이너 화물의 20% 이상을 처리할 정도로 활발하게 운영되고 있고, 부산신항의 단계별 개발에 따라 그 기능이 축소될 것으로 예상되기 때문에 신항 개발 및 물동량 전환을 고려하여 단계별로 재개발 계획을 수립하는 것이 현실적이다.

따라서, 재개발 기본 방향으로서는 재개발 사업 대상지 전체를 대상으로 종합 계획을 수립하고, 북항 및 신항의 물동량 변화 추이를 감안하여 단계적으로 개발하는 것을 제시할 수 있다. 단계별 시행 방향으로서는 2008년 국제여객터미널 건설을 중심으로 한 1단계 시범사업을 실시하고, 2단계 사업은 신항 개발의 대부분이 완료되는 2010년경, 그리고 3단계는 신항이 활성화될 것으로 예상되는 2012년경으로 설정할 수 있다. 대상 부두는 부두 여건상 공용부두인 1,2부두가 우선 재개발 대상이 될 수 있으나, 국제여객터미널의 입지에 따라서 중앙부두 혹은 3부두가 우선 재개발 대상이 될 수도 있다.



〈표 2-19〉 단계별 재개발 방안

대안	대상부두	규모	핵심성공요인	필요조건
1단계 (2008년)	1, 2부두	1,893m, 533천TEU	-대체부두 확보 -항운노조 대책	-7부두 기능향상 -항운노조원 재배치
2단계 (2010년)	중앙부두	1,102m 402천TEU	-대체부두 확보 -TOC 및 항운노조 대책	-8부두 기능전환 등 대체부두 확보 (약 250천TEU) -중앙부두 TOC 이전 대책
3단계 (2012년)	3, 4부두	2,306m 1,360천TEU	-신항 활성화 정도 -TOC 및 항운노조 대책	-신항 피더부두 활성화 -3, 4부두 TOC 이전 대책

자료 : 부산항만공사(2005), 부산항 재대부두 재개발 방안 연구

## ② 재개발 방식

현재 우리나라의 경우 항만재개발과 관련하여 직접 규율하는 법률은 없고, 항만법, 신항만건설촉진법, 항만공사법, 도시개발법, 민간투자유치법 등이 관련된 법률이라 할 수 있다. 그러나, 이러한 법률들은 그 자체가 규율하는 입법대상이 있고 항만재개발에 대하여는 단편적으로만 적용되므로 종합적인 항만재개발을 위해서는 부적절하다.

이 외에 항만 재개발 특별법 제정의 당위성으로서의 재개발 절차 간소화로 사업 조기 활성화, 사업시행주체 일원화로 효율성 제고, 기반시설 및 비수익시설에 대한 국비 및 시비 지원 근거 마련 등을 들 수 있다.

〈표 2-20〉 재개발 관련 법령 장·단점

구분	도시개발법에 근거	특별법 제정
장점	<ul style="list-style-type: none"> <li>-새로운 법령제정에 따른 시간과 비용이 절약</li> <li>-도시개발사업의 일종으로 이루어지므로 도시전체의 조화로운 발전의 관점에서 사업 추진 가능</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-일반적인 도시개발방식보다는 항만재개발이라는 목적에 부합하는 특별법에 의한 규율을 통하여 항만이 가지는 특성을 반영한 효율적인 항만재개발 가능</li> </ul>
단점	<ul style="list-style-type: none"> <li>-도시개발법상의 “도시개발사업”이라 함은 도시개발 구역안에서 주거·상업·산업·유통·정보통신·생태·문화·보건 및 복지 등의 기능을 가지는 단지 또는 시가지를 조성하기 위하여 시행하는 사업을 말하므로 엄격한 의미에서 항만재개발은 도시개발법상의 도시개발사업으로 보기에 부적당</li> <li>-개발의 방식도 도시개발법은 수용 또는 사용방식과 환지방식을 규정하고 있으나, 이러한 방식만으로는 항만재개발에 부적당</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-입법에 시간 소요</li> </ul>
추천안		<ul style="list-style-type: none"> <li>-호주 등 외국의 경우도 대체로 항만재개발은 특별법에 의하여 추진</li> </ul>
자료 : 부산항만공사(2005), 부산항 재래부두 재개발 방안 연구		

항만재개발에 관한 특별법을 제정할 경우 항만재개발에 관한 일반법형태로 하는 방식과 특정항만자체의 재개발에 관한 특별법을 제정하는 방식이 있으나, 법률은 일반적, 추상적 규율의 형태가 바람직하므로 전자가 입법방식으로는 타당하다고 하겠다. 항만재개발을 위한 특별법은 총칙, 항만재개발 구역의 지정, 항만재개발 사업의 시행, 비용부담, 보칙 및 벌칙 등으로 구성되며, 주요 조항으로서는 항만재개발구역의 지정권자, 재개발 계획수립, 시행자, 실시계획, 시행방식 등이다. 즉, 사업시행 주체와 범위 재원조달 등 재개발 사업에 있어서 이해관계가 대립될 수 있는 핵심 사항을 포함한다.

특별법 제정과 동시에 ‘북항 재개발 추진위원회’와 같은 기구 설립이 고려되어야 한다. 재개발의 이해관계가 복잡한 현실을 고려한 제안이기도 하다. 재개발지 토지 소유주가 해양수산부, 건설교통부, 재정경제부, 부산광역시, 철도공사 등으로 구성되어 있고, 재개발 관련 권한 측면에서도 도시계획, 항만개발, 공유수역 관리, 철도부지 정비 등이 부산광역시, 항만공사, 해양수산부, 철도공사, 건설교통부 등으로 분리되어 있을 정도로 다수 주체가 관련되어 있다.

북항 재개발의 경우 전술한 바와 같이 관련 주체가 다수이기 때문에 개발, 관

리 및 운영 과정에 중앙정부, 부산항만공사, 부산광역시, 민간기업 등 4자의 공동참여가 필수적이며, 그들 사이에 적절한 역할 분담이 필요하다.

중앙정부는 도로, 상하수도 등 공공성이 요구되는 대규모 사업을 담당하고, 제3섹터 부문에 속하는 부산항만공사 혹은 민관합동법인(부산항만공사와 민간기업의 공동 출자)은 공공성과 기업성(효율성)이 동시에 요구되는 사업을 담당하는 것이 적합하다. 부산광역시는 문화시설, 여가시설 등 주민의 복리 및 생활 환경과 밀접히 관련되는 공익시설을 담당하고, 수익사업은 민간 기업이 담당함으로써 재개발 사업의 효율성을 확보할 수 있다.

〈표 2-21〉 개발 참여 주체들 사이의 역할 분담

주 체	투자범위	내 용	효 과
정부	- 기반시설	- 도로, 상하수도, 검역소, 세관 등	- 공공성 보장
부산항만공사/민관합동법인(부산항만공사+민간기업)	- 부지조성 - 부지분양 - 시설 임대 - 여객터미널	- 기반시설의 유지보수 및 관리 - 부지조성 - 부지 임대 혹은 분양 - 업무시설(부산 포트프라자) 등 일부 사업 임대	- 제3섹터 방식으로 공공성과 기업성 동시 확보
부산광역시	- 공익시설	- 문화시설 및 · 여가시설 - 관광기반시설	- 도시개발과 조화
민간기업	- 상업시설 - 업무시설 - 위락시설 - 주거시설	- 민간기업은 부지와 시설의 운영권 보유 - 민간기업이 시설투자의 주체가 됨 - 시설은 장비, 보관시설, 부대시설 등임 - 부대사업도 운영가능	- 필요시설 확보 - 사업조기 추진 - 효율성 확보
자료 : 부산항만공사(2005), 부산항 재래부두 재개발 방안 연구			

북항 재개발 사업은 부지 조성 단계에만도 1조원 이상의 재원이 소요되기 때문에 재원조달이 재개발 사업의 핵심 과제라고 할 수 있다. 사업의 공공성과 효율성 확보를 위해서도 구체적 사업의 목적과 특성에 따라 개발 방식과 재원조달 방식을 다양화 할 필요가 있다.

기반시설, 공익시설 등과 같이 사업의 공공적 성격이 강한 시설에 대한 건설 사업은 중앙정부 혹은 지방정부에 의한 공영개발 방식을 활용하여야 하겠다. 대규모 기반시설 건설은 중앙정부의 재정 지원에 의존하며, 주민의 복리 및 생활 환경 개선과 밀접히 관련된 공익시설은 지방정부가 지방재정을 활용하여 건설할 필요가 있다.

상업시설, 업무시설 등 수익시설은 민간개발 방식을 활용, 수익성을 충분히 보장해 줌으로써, 민간자본을 적극적으로 유치할 필요가 있다. 여객터미널, 부지

조성 등 공공성과 기업성이 동시에 요구되는 사업의 경우 현행 부산항만공사의 재원을 활용하거나 혹은 민관합동법인을 설립하여 민간자본과 정부재정을 공동으로 활용하는 제3섹터 방식이 가능하겠다.

중앙정부나 지방정부의 재정을 동원할 경우, 특별회계, 목적세, 국공채 등 공익과세나 수익자 부담 원칙을 적극 활용함으로써, 효율성과 형평성을 확보할 필요가 있다. 아울러 제3섹터나 민간부문 자본의 적극 유치로 민간경영 기법과 시장경쟁 원리를 도입하여 사업의 효율성을 확보할 필요가 있다.

〈표 2-22〉 북항 재개발 사업의 개발방식 및 재원조달 방안

시설 유형	개발주체	개발방식	운영주체	운영방식	재원조달방안
기반시설	정부	공영개발	정부 및 해당관청	정부직영	정부예산 (일반회계, 특별회계, 국채 등)
여객터미널/ 부지	부산항만공사/ 민관합동법인	제3섹터	부산항만공사	공사직영/위탁	제3섹터 (BOT, BTO 등)
공익시설	부산광역시	공영개발	부산시	시 직영	지방재정 (일반회계, 목적세, 지방채 등)
수익시설	민간기업	민간개발	민간기업	투자자 직영 혹은 분양/위탁	민간자본 (BOT, 분양/임대 등)
자료 : 부산항만공사(2005), 부산항 재래부두 재개발 방안 연구					

## 제5절 문제점 도출

### 1. 친수성 공간 확보

현재 남항 일원에는 자갈치시장 전면부 해역을 중심으로 연근해 어선 등 다수의 선박이 계류하고 있다. 이들 선박을 정리하거나 대체 계류지를 확보하지 않고서는 친수공간화 할 여유 공간이 절대 부족한 실정이다. 정부의 어선 감척 정책이 지속적으로 추진되고 있고, 전반적인 수산경기의 침체로 연근해 어업이 축소되는 추세를 감안하면 장래에는 남항내 계류 선박 척수는 당분간 계속 감소할 것으로 예상된다.

실제 부산지방해양수산청(부산항건설사무소)에서 용역 의뢰하여 남항내 어선 척수 추정 및 접안시설 소요검토 결과, 남항내 접안시설은 2008년부터 일부 남는 것으로 조사 보고 되었다.<sup>13)</sup> 이 보고서에 의하면 2004년 기준 접안시설 소요검토시에는 245m가 부족한 반면, 2008년을 기준으로 소요검토시에는 오히려 18m가 남는 것으로 검토 되었다. 단, 여기에는 2004년 현재 남항내 어선척수인 534척이 2008년 추정시 현재에 비해 7% 감소하여 499척으로 유지·동결된다는 가정하에 접안시설 소요 규모를 검토하였다.

또한, 2008년 감천항 공영수산물도매시장이 완공되어 본격 운영되는 시기인 2008년 이후에는 남항내 일부 선박이 감천항을 이용할 가능성도 있어 의외로 많은 수의 선박이 줄어들 가능성도 있다..

이러한 상황을 종합해 볼 때 남항의 친수공간화 사업 착수 시기는 남항내 항만시설의 유희공간의 발생이 예상되는 2008년 이후로 설정해야 한다고 본다.

### 2. 수산관련 시설 밀집

공동어시장, 수협공판장 등 수산관련 시설이 밀집되어 있고 연안항이나 어항의 성격이 강해 기본적인 수산기능을 위한 어선계류, 어구제작, 선박부품 적재, 어류건조, 냉동공장, 수산물가공공장, 수산물공판장, 어획물 운반차량 등이 남항내 항만시설의 대부분을 장악하고 있어 상대적으로 친수공간화 할 유희공간이 부족한 실정이다.

남항 인근에 2008년경 감천항공영수산물도매시장이 완공되어 본격 개장되면 현재의 공동어시장 기능은 어떤식으로든 쇠퇴할 것으로 전망되나, 현재로는 감

13) 부산지방해수청(2006), 부산남항 수제선정비 기본설계 및 물양장축조 실시설계 중간 용역보고서

천항 도매시장 건립후에도 감천항으로의 이전에 따른 여러 가지 복합적인 문제점이 많고, 공동어시장의 입장은 현재의 노후시설 재정비 계획을 추진하고 있음에 따라 당분간 공동어시장의 이전 가능성은 희박하여 친수공간화를 위한 유희공간 확보도 힘든 실정이다.

게다가 공동어시장 주변에는 수산물가공공장 및 냉동창고가 밀집되어, 친수공간조성 부지 부족을 심화시키고 있는 실정이다.

### 3. 수리조선소 문제

영도 남항동 일원에는 소규모 수리조선소(선박,수리,기계) 등이 다수 위치해 있어, 도시인접공간을 비효율적으로 이용케하고, 조선소 등 공장에서 발생하는 대기, 수질, 소음 등 공해원으로 인접지역에는 주거 여건으로 부적합한 부분도 없지 않다.

부산지방해양수산청에서 추진중인 영도 수제선 정비공사의 일환으로 실시한 남항동 일대의 STX 조선소 등 13개 조선소의 이전과 관련한 설문조사<sup>14)</sup> 결과, 응답한 12개업체중 8개업체가 수제선 정비계획의 필요성은 인식하고 있으나, 이전하겠다는 업체는 3개소에 불과하였고, 이전 후보지 및 보상이 선결되어야 이전 가능하다는 답변은 12개업체중 6개업체(50%)로 현재로서는 적당한 조선소 이전부지가 없어 이 지역 조선소들의 타지역으로 이전은 당장 힘들어 보이며, 향후 해양수산부, 부산광역시, 영도구 등 주변의 개발계획과 연계한 부분적이고 단계적인 정비계획을 수립하여 추진하는 것이 바람직 할 것으로 보인다.

### 4. 시민의식 문제

현재 남항을 주로 이용하는 시민들은 어민 등 수산업 종사자, 수산물을 판매하는 영세상인, 노점상, 노인 등으로 전반적으로 의식수준은 낮은 편이다. 주로 남항에 상주하는 시민들은 친수공간화에 대한 인식이 부족하여 자갈치 주변의 해역을 정비하여 친수공간화 할려는 마인드가 없는 것으로 보인다. 좋은 시설을 만들어도 아직 이용할 수 있는 마음의 여유가 없는 것이다. 이것은 장차 자갈치 일원에 친수공간 조성을 위한 각종 정비사업 추진시에도 부정적인 요소로 작용할 것으로 보이며, 특히 자갈치 일원의 노점상 등은 최근 진행되고 있는 자갈치 연안정비사업에도 부정적 영향을 끼치고 있으며 이전부지 등 생계대책을 요구

14) 부산지방해수청(2006), 부산남항 수제선정비 기본설계 및 물양장축조 실시설계 중간 용역보고서

하는 것이 현실이다. 이로 인해 정책사업들이 제때에 착공되지 못하고 있는 것은 안타까운 일이다.

최근에는 월드컵, APEC, 부산국제영화제 등의 대형행사 개최를 계기로 부산의 도시브랜드가 많이 알려져 부산을 찾는 국내외 관광객들의 발걸음이 눈에 띄게 많아진 것도 사실이다. 이러한 때가 바로 시민들의 성숙한 시민의식이 요구되는 시점이라 생각된다.

## 5. 행정기관의 남항 재정비에 대한 관심과 추진 의지 부족

북항재개발이 현실로 다가오는 이 시점에도 아직까지 남항의 재개발 또는 재정비에 대한 중앙정부와 부산시의 관심은 전무하며, 아울러 기초 인프라 부족, 중·장기적인 개발 계획의 부재로 개발 방향 조차 잡지 못하고 있는 실정이다.

북항의 재개발만으로는 절반의 성공으로 끝날 수 있음을 명심하고 하루빨리 부산시가 나서서 북항재개발과 연계한 세밀하고 체계적인 재정비 계획을 수립하여 중앙정부의 지원을 받아 부산의 도심항인 남항의 재정비 사업을 서둘러 추진해야 하겠다.

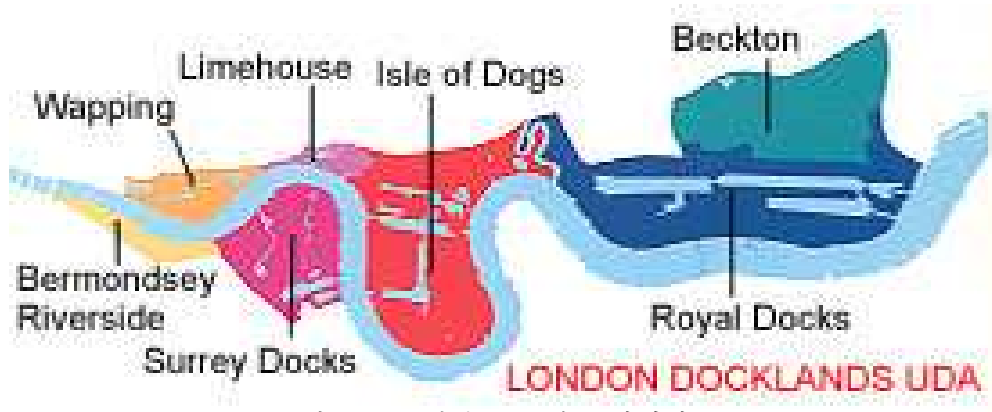
### 제3장 해외사례 조사<sup>15)</sup>

#### 제1절 도시기능 중심의 재정비 사례

##### 1. 런던 도크랜드

런던 도크랜드는 총면적이 약 2,400만㎡이다. 이 지역은 기존 항만이 강 하구로 이전해 가면서 Docks가 폐쇄 되었고 낮은 투자, 전통 제조 산업 쇠퇴, 경쟁 심화, 인건비 상승 등의 이유로 지역의 침체가 가속화 되어 1978년부터 1983년 사이에 12,000개의 일자리가 없어졌다.

1969년대 이후 지속된 이 지역의 경기침체문제를 해결하기 위하여 정부는 The Local Government, Planning and Land Act 1980의 136조에 의거하여 도시개발 회사LDDC(London Docklands Development Corporation)를 1981년에 설립하였으며 이 회사는 East London의 2,200만㎡의 재개발을 담당하였다.



〈그림 3-1〉 런던 도크랜드 사업지

도크랜드 지역의 경기침체를 국가 차원에서 심각한 문제로 인식한 후 정부는 위원회를 구성하였고 1979년 기초지방정부차원에서 일부계획이 실행되었으나 이 지역 쇠퇴는 지속되어 정부 개입 필요성 대두되었고 중앙정부는 본 사업을 위한 집중된 주체를 통한 대규모 재원 조달이 필요한 것으로 판단하였다. 이러한 판단 하에 LDDC는 부지 매입권과 London Boroughs로부터 계획 수립권한

15) 부산항만공사(2005), ‘부산항 재래부두 재개발 방안 연구’의 해당 내용을 저자의 동의하에 발췌·정리하였음.



을 넘겨받았으며, 1980년 관련법은 LDDC로 하여금 부지를 보다 효과적으로 활용하고, 산업 및 상업지역 개발을 촉진하며, 보다 친화적인 환경을 조성, 주거 및 사회시설들이 사람들을 이 지역으로 끌어들이 수 있도록 조성하도록 하였다.

도크랜드 재개발전략은 i)경제성에 입각하여 재개발, ii) 공적자금 투입으로 대규모 민간부문 투자 유도, iii) 개발 시기 단축, 토지이용용도에 따른 개발방식 차별화, iv) 넓은 수면을 이용하는 차별화된 재개발 계획 수립, v) 교통체계 다양화 등이다. 이러한 전략에 따라 17년간의 재개발 사업으로 이룬 주요 지표는 다음과 같다.

- 1.86 billion 파운드의 공공부문 투자와 7.7 billion 파운드의 민간부문 투자
- 4,313,036m<sup>2</sup>(약 131만평) 재개발 부지 매각
- 144km의 도로 신설 및 개선과 Docklands 경전철 건설
- 2.32만m<sup>2</sup>에 달하는 상업 및 산업 건물 바닥면적 건설
- 7,622,664m<sup>2</sup>(약 2,309,898평)의 방치된 부지 매립과 24,046 주택 신축
- 2,700 Businesses Trading과 5개 Health center 지원 및 6개 신설
- 11개 초등학교, 2개 중학교 3 Post
- 16 Colleges, 9개 직업학교 Funding
- Docklands 지역 종사자 85,000명 등



Western Dock, Wapping, 1981



Western Dock, Wapping, 1998

〈그림 3-2〉 Western Dock 전경

## 제2절 워터프론트 중심의 재정비 사례

### 1. 시드니 *Darling Harbour* 재개발

1826년 뉴사우스웨일즈 주의 주지사 Sir Ralph Darling이 Sydney Cove로 불리던 지역을 Darling Harbour 라 명한 이후 호주의 주요 항만으로 성장하였으나 1945년 2차 세계대전 종전 후 Botany Bay가 시드니의 주요 항만으로 성장하면서 컨테이너 터미널과 교역 활동이 이전되면서 Darling Harbour의 Finger Wharves는 기능이 쇠퇴하였다.

1984년 뉴사우스웨일즈 주가 Darling Harbour를 ‘시드니 시민들에게 돌려주자’는 슬로건을 걸고 재개발 사업계획을 결정하였다. 1988년 Darling Harbour 개장을 선포하고 1998년 Darling Harbour 10주년을 맞아 Cockle Bay Wharf에 레스토랑, 위락시설 등이 건설되고, 기존 전시컨벤션 센터 확장, 쇼핑센터 개장이 이루어졌으며, 1999년 ‘2000년 시드니 올림픽’을 위하여 1.5백만 달러 이상의 시설투자를 실시하였다. 그리고 2000년 올림픽 경기 5종목을 유치하고, 마지막 재개발 사업인 King Street Wharf가 완공되었다.

이 사업의 개발방식은 정부가 ‘Darling Harbour Authority Act 1984’를 제정하여 재개발 주체 및 권한을 부여하였고 시드니 주 정부는 컨벤션센터, 전시관, 퍼몬트대교, 예술과, 국립해양박물관 등 공공 부문을 담당하고 민간기업은 수족관, 모노레일, 스포츠센터, 아이맥스(IMAX), 세가(Seга)월드, 노보텔, 아이비스, 니코 등 상업부문을 담당하였다.

사업의 개발비용은 총 23억8천1백만 호주달러이며, 주정부가 9억5천만 호주달러를 민간기업이 14억3천1백만 호주달러를 투자하였으며 이 기금은 특별법에 따라 의회 및 재무성의 승인을 받아 Sydney Harbour Foreshore Fund로 조성되었다.

본 재개발사업의 특징은 이 지역이 시드니 시내에서 가장 세련된 이미지를 자랑하는 명소이며, 호주의 다양한 문화를 즐길 수 있는 공원이기도 하다는 것이다. 또한 시드니 수족관, 레스토랑과 항구 쇼핑센터, 대형카지노 등 오락시설을 비롯해 국립해양박물관이나 페스티벌 마켓플레이스, 컨벤션센터 등 보고 즐기고 누릴 수 있는 다양한 위락시설들이 입지해 있다.

또한 연중 다양한 행사를 유치하는데 New Year’s Eve, 1월 Bacardi Latino Festival and Australia Day, 6월 Darling Harbour Jazz Festival, 7월 Winter Concert Series, 10월 Fiesta, 12월 12일간의 Christmas 행사 등과 International Boat Show, Sydney Home Ideas and Lifestyle Show, DesignX and Sydney

Garden Show 등의 차별화된 이벤트도 함께 유치하고 있다.



〈그림 3-3〉 Circular Quay



〈그림 3-4〉 달링하버 전경

### 제3절 시사점

#### 1. 항만구역 재개발 사업의 추진 방식

위에서 언급한 재개발 사례 외에 영국 사우스햄턴, 프랑스 마르세유, 요코하마, 동경항, 고베항 등의 재개발 사례를 종합할 때 몇 가지 특성을 도출할 수 있다. 국외 항만 재개발 사업의 주체는 지방자치단체, 항만공사(Port Authority; PA), 특별법에 의해 설립된 도시개발공사 등으로 나타났다. 일반적으로 공공기관이 개발 계획을 수립하여 부지를 조성한 후 민간에 매각하여 민간 개발자가 개발을 수행하는 민간개발 방식이 중심이며 공공기관이 직접 개발을 담당하는 공공개발 방식은 전무하다.

런던 도크랜드, 시드니 달링하버 등과 같이 대규모 재개발 사업의 경우, 이해관계가 복잡하기 때문에 특별법에 의한 한시적 개발 기관을 설립하여 추진하였다. 런던 도크랜드의 경우 5개 기초 지방자치단체가 사업지에 포함되어 있고 개별적으로 재개발 사업을 추진하였으며, 시드니 달링하버의 경우 재개발 사업의 전권을 부여받은 Darling Harbour Authority를 설립하여 추진하였다. 반면, 소규모 재개발 사업의 경우 항만공사, 지방자치단체 등이 협의하여 공동으로 사업을 추진하였다.

공사에 필요한 재원문제는 대규모 재개발 사업의 경우 초기에 정부 재정 지원금을 확보하였으며, 시, 항만공사 등은 부지 매입, 인프라 구축 및 부지 정비

를 담당하고 이를 위한 재원은 부지 매각 대금으로 충당하는 것으로 나타났다. 그러나 실제 개발은 100% 민간 개발업자의 재원으로 충당되고 있는 것으로 나타났다.

한편, 국외 재개발 사업을 살펴본 결과, 가장 큰 특징으로서는 재개발 사업 근거 법령을 들 수 있었다. 대규모 사업의 경우 특별법을 제정하여 사업을 추진하고, 소규모 사업의 경우 기존 법령 하에서 지방자치단체와 항만공사가 공동으로 추진하였다.

〈표 3-1〉 해외 재개발 사업 특성

항목	내 용	
	대규모 재개발 사업	소규모 재개발 사업
재개발 추진 주체	<ul style="list-style-type: none"> <li>-특별법인을 설립</li> <li>· 런던도크랜드의 경우 한시적인 특별 기구(LDDC)를 설립</li> <li>· 시드니 다알링하버의 경우 Darling Harbour Authority 설립</li> <li>-재개발사업을 위한 법률 제정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-해당 지자체와 항만공사가 공동으로 사업추진</li> <li>· 지자체는 도시계획 수립, 항만공사는 소유 부지 제공 등의 방식</li> </ul>
개발 관련 법규	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 런던 도크랜드의 경우 The Local Government, Planning and Land Act 1980에 의거</li> <li>· 시드니 다알링하버의 경우 Darling Harbour Authority Act 1984에 의거</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-도시계획법에 의거 추진</li> </ul>
부지 확보	<ul style="list-style-type: none"> <li>-정부 및 공공부문 소유 부지를 양도 받고, 민간소유 부지는 수용 혹은 매입</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-실제 부지 소유주(PA)가 개발 사업 수행</li> </ul>
재원조달	<ul style="list-style-type: none"> <li>-초기 국고지원금 확보, 인프라 시설 등이 정비된 개발지를 민간 개발사업자에게 매각하여 재원 확보</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-토지소유주가 토지이용계획 수립 후 민간에 매각하여 소요 재원 충당</li> </ul>
개발 방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>-부지 조성 후 개발지를 민간 개발사업자에게 매각하고, 민간 사업자가 개발</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-부지 조성 후 개발지를 민간 개발사업자에게 매각(영국 사우스엠프턴)</li> <li>-항만공사가 항만구역 부지 소유권을 가지지 못한 경우(중앙정부 소유) 민간에게 임대하여 민간이 개발하는 방식 채택(프랑스 마르세이유)</li> </ul>
재개발 사업지	<ul style="list-style-type: none"> <li>-대부분 자체 재원 조달 방식을 채택하기 때문에 상업성에 바탕한 토지 이용계획 수립</li> </ul>	
토지이용 계획	<ul style="list-style-type: none"> <li>-업무, 상업, 주거, 위락 등 수요에 근거한 복합적인 기능 포함</li> </ul>	

자료 : 부산항만공사(2005), 부산항 재래부두 재개발 방안 연구

이렇게 정비된 재개발지는 주로 주거, 상업, 업무, 위락, 여객터미널, 마리나,

수변 공간 등 복합적인 기능을 담당하고 있으며 소규모 재개발지의 경우 여객 터미널, 주거, 상업, 위락 등 수익성 중심 개발되고 있다. 또한 재개발사업은 항만 기능 쇠퇴 정도, 대체 항만 개발 시기, 관련 도시 개발계획 등을 고려하여 단계별로 개발 되는 것으로 조사되었다.

주체별 역할에 있어서 요코하마항의 경우 공공부문 시설은 시와 현이 담당하고, 업무, 상업 등 수익성을 바탕으로 하는 시설은 민간이 담당하였고, 수익성과 공익성의 조화가 요구되는 열 공급시설, 정보서비스, 회의시설 등은 공공성을 바탕으로 한 지역 기업이 담당하였다.

〈표 3-2〉 요코하마 항만 사업추진 주체별 역할분담

사업추진 주체		담당사업
공공 부문	요코하마시	- 총괄계획수립 및 조정, 항만정비 및 매립, 공공시설 거설 및 정비
	국가•현	- 공공시설의 건설
	주택•도시정비공단	- 택지조성(토지구획정리사업)
	(주)요코하마미나토미라이리	- 지역정비 및 조성, 사업타당성 검토, 홍보 및 유지활동
	(주)요코하마국제평화회의장	- 회의시설건설 및 운영
	(주)미디어 시티 요코하마	- 정보서비스
	(주)케이블 시티 요코하마	- CATV 건설 및 운영
	요코하마 고속철도(주)	- 미나토미라이리선의 건설 및 운영
	미나토미라이리열공급(주)	- 열공급사업
	기타	- 공공시설등의 관리운영
	민간부문	- 업무시설, 상업시설, 문화시설 등의 건설

자료 : 한국컨테이너부두공단(1999), Container Terminal, 1999.4.

## 2. 재원 조달방안

항만 재개발 사업에 있어서 재원조달 방안은 사업지 별로 차이가 있으나 일반적으로 정부지원금, 부지매각 대금, 민간자본 등을 들 수 있다. 또한, 재원 규모면에서 볼 때 정부지원금보다 민간자본이 큰 것이 일반적이었다.

대부분의 재개발지는 도시기능 측면에서 투자 매력도가 높아 토지매각 등을 통하여 자체 재원조달이 가능하기 때문에 정부 지원 보다는 자체 재원조달에 의존하는 편이며, 정부지원금은 사업지의 인프라 조성, 구획정비 등에 소요되며 실제 개발은 민간자본에 의하여 이루어졌다.

〈표 3-3〉 항만재개발 사업의 재원 조달 사례

구 분	재원	공공부문 투자	민간부문 투자
런던 도크랜드	- 정부지원금 - 부지 매각 대금 - 민간 자본	공공부문 3,900백만 파운드 투자 · LDDC 48% · London Transport 25% · Isle of Dogs Enterprise Zone 27%	민간부문 8,700백만 파운드 투자
사우스엠프턴 Royal Pier	- 부지 매각 대금 - 민간 자본	-	민간 투자 유치 계획 (2007년)
마르세이유 Terrasses de Port	- 임대료 징수 - 상업지구 임대료 : 2백만 유로/년	부지 제공	2억5천만유로 투자
서드너 달링하버	- 주정부 지원금 - 민간자본	주정부 지원금 9억5천만 호주달러	민간자본 14억3천1백만 호주달러
자료 : 부산항만공사(2005), 부산항 재래부두 재개발 방안 연구			

한편, 재원지출의 경우 런던 도크랜드는 총 재원의 58%를 부지매립 및 배수로 등 기초작업과 도로건설 및 대중교통의 시설 확충에 할당하였으며, 매립 및 매각을 위한 토지 매입비로 총 예산의 20%가 지출되었다.

〈표 3-4〉 런던도크랜드 재원 지출 현황

항목	백만 파운드	비율(%)
매립 및 매각을 위한 토지 매입	23	20
부지 매립 및 배수로 등 기초 작업	33	28
도로 건설 및 대중 교통 시설 확충	36	30
기존 건물 및 시설의 환경 개선	7	6
지역 사회 주민시설, 교육, 훈련 및 주택 부문 투자	5	4
LDDC 운영비(마케팅 포함)	14	12
계	118	100
자료 : 부산항만공사(2005), 부산항 재래부두 재개발 방안 연구		

## 제4장 남향 재정비 방향 설정

### 제1절 남향 재정비 목표 및 기본 방향

#### 1. 재정비 목표

남향 재정비 목표를 설정하는데 있어서 세계적인 명소로 알려진 ‘베니스(Venice)’와 ‘니스(Nice)’를 벤치마킹(bench-marking)의 대상으로 삼았다.

남향의 자연여건을 최대한 살리고 북향 재개발과 연계하여 남향을 물의 도시 ‘베니스’, 해안 경관도시 및 휴양도시 ‘니스’로 만들어, 불거리, 즐길거리, 살거리를 제공하여 미래 지향적인 해양친수도시 및 인간형 워터프론트를 조성하는 방향으로 남향 재정비 목표로 삼아야 한다.

#### 2. 기본 방향

수변공간, 수산물, 해양문화 관광 등 부산이 가지고 있는 잠재자원의 활용 극대화, 세계적 브랜드 명소로 창조하기 위해서는 북향재래부두, 남향, 영도해안 일원과 연계한 계획을 수립하고, 바다 조망권을 확보, 경관 고도화 및 차별화를 달성하여 남향의 Waterfront 조성으로 물의 도시로 만드는 것이 필요하다. 또한, 자갈치시장 재정비로 수산테마관광단지 조성, 영도 남향 해안 재개발로 해양복합콤플렉스 조성, 남향 배후지역인 충무동 일원의 노후 주거지역 재정비로 해안경관도시로 조성해야 한다.



〈그림 4-1〉 자갈치시장 신축 건물



〈그림 4-2〉 롯데월드타워

### 3. 주요 도입 기능

‘물의 도시 베니스(Venice)’로 조성하기 위해서는 북항 재래부두 일원 해역, 남항 자갈치시장 전면 해역에는 인공 운하, 플로팅(Floating) 인공섬, 잔교식 데크, 어업박물관 등을 설치하여 해상 테마공원으로 조성하고, 영도 남항동 해역 일원에는 해양스포츠센터, 수변광장, 마리나시설 등을 배치하여 지역별로 특화해야 한다.

또한 ‘해안경관 도시 니스(Nice)’로 만들기 위해서는 충무동 일대 노후 주거지역 재개발 및 산복도로 재정비로 해안 경관을 아름답게 재단장하고 자갈치시장 전면부 해역의 대대적인 재정비로 관광자원화하여 자갈치 일원을 수산테마관광단지로 조성해야 한다. 이를 위해서는 자갈치시장과 영도대교 사이에 위치한 건어물시장을 재래시장 현대화 차원으로 접근, 재정비하여 ‘건어물 백화점’을 건립하여 자갈치시장 현대화 사업과 연계하여야 한다.

## 제2절 주요 사업 구상

### 1. 물의 도시 베니스 조성

#### 1) 사업 목표

부산 북항 및 남항 일대의 물을 이용한 해상테마공원 조성으로 시민의 휴식과 여가활용의 공간으로 제공하고 궁극적으로는 국내외 관광객의 많은 유입을 유도하여 지역경제 활성화를 도모한다.

#### 2) 개발 방향

북항 및 남항 일대의 1차형 단조로운 해안선을 잔교식 데크 설치 및 플로팅(Floating) 인공섬 조성을 통하여 곡선형, 테마형 수변 공간으로 개조하고, 남항 및 북항 재래부두 해역 일원에 선박 운항 안전성 확보에 지장이 없는 범위내에서 해안선을 따라 플로팅 인공섬 및 연결 아치 교량을 건설하여 인공섬 벨트로 연결되는 물의 도시를 건설해야 한다. 이를 위해서는 해안과 인공섬 사이로 워터 버스, 워터 택시를 운항하여 접근성과 다양한 관광욕구를 충족시켜야 한다.



### 3) 주요 사업내용

북항에서 부산대교, 자갈치로 이어지는 구간에 테마산책로 조성 및 플로팅 인공섬을 조성하여 남향을 찾는 관광객들에게 볼거리, 즐길거리를 제공하고, 워터버스와 워터 택시터미널 및 수로를 조성해야 하며, 상대적으로 여건이 열악한 남항내 영도지역의 무질서한 해안선을 정비하여 재해방지시설을 보강하고 친수공간 개발로 해양관광 인프라를 구축해야 한다. 또한 자갈치 일원에 연안크루즈 운항으로 인근 자갈치시장과의 시너지 효과로 해양관광 활성화를 추구해야 한다.

## 2. 해안경관도시 니스 조성

### 1) 사업 목표

남항 배후지인 충무동 주변 노후 주거지를 재개발하여 자연친화적인 신 해안경관 도시로 조성해야 한다.

### 2) 개발 방향

대표적인 도심지 슬럼화 현상을 보이고 있는 충무동 일대 노후 주거지역 재정비로 고급 빌라 및 공동주택 단지를 조성하고 산복도로 주변 재정비로 경관 및 관광자원으로 개발해야 한다. 이를 위해서는 산복도로를 활용하여 남향을 조망할 수 있는 드라이브 코스와 전망대를 조성하여 지역특성을 살릴 수 있는 방향으로 개발해야 한다.

아울러 영화 촬영지 조성, 달동네 애기관을 조성하여 사람들이 모이고, 머물 수 있는 테마형 재개발이 필요하다.

### 3) 주요 사업내용

부산의 얼굴이면서 건축물 노후화와 난개발로 주거환경이 열악하고 도심 미관을 저해하는 충무동 일대 슬럼화 지역을 북항 재개발과 연계한 배후 미관지역으로 탈바꿈하기 위해 시범사업으로 주거지 재개발 사업, 산복도로 정비 사업을 주요내용으로 추진할 수 있을 것이다.

### 3. 남향 자갈치 일원 수산관광단지 조성

#### 1) 사업 목표

자갈치 일원의 역사성과 문화성을 극대화하여 세계적인 수산관광테마단지를 조성하여 국내외 관광객들의 발길이 끊이지 않는 세계속의 남향으로 자리매김한다.

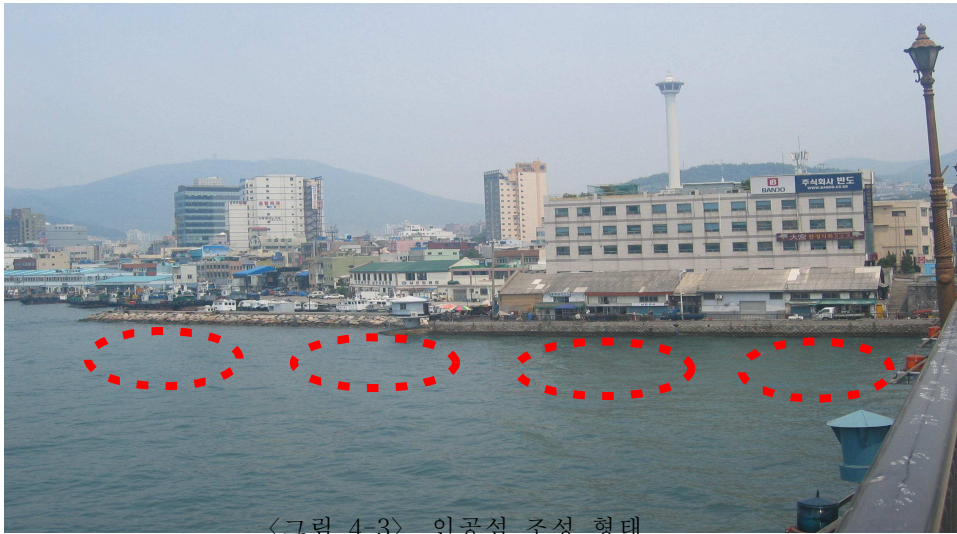
#### 2) 개발 방향

북항 재개발지구에서 자갈치 시장 구간까지 보행 및 산책로 조성하여 부산대교와 영도대교에 의해 단절된 부분을 자연스럽게 연결하고 자갈치 전면부 공유수면에 플로팅 인공섬을 조성하여 어업 박물관 등 테마형 인공섬을 조성한다. 정부의 어선감척 정책과 전반적인 수산경기의 퇴조로 노후어선이 정비되어 유희공간이 발생되고 이 여윌공간인 선착(물양)장을 친수공간화하여 관광 자원으로서의 가치를 창조하고 기존 자갈치시장 현대화 및 건어물시장 현대화사업 등과 연계하여 추진하는 것이 필요하다.

아울러, 인근 광복동 및 남포동 상권과도 연계하여 시너지 효과를 극대화하여 최적의 원도심 활성화 방안을 강구할 필요가 있다.

#### 3) 주요 사업내용

북항에서 부산대교, 영도다리, 자갈치를 잇는 구간에 자갈치 앞 공유수면 매립계획과 연계하여, 해류 순환, 선박 통행 등을 고려하여 폭 10~15m, 길이 15m 정도, 약 50~60평 규모의 10여개의 플로팅 인공섬을 만들어 아치형 교량으로 연결하여 어업박물관 건립 등 인공섬별 테마형 박물관을 조성하고, 육지와 인공섬 사이에 형성된 수로에 워터 버스 및 워터 택시를 운항하여, 관광 상품화한다.



〈그림 4-3〉 인공섬 조성 형태

자갈치시장 주변에 초대형 Sea Food 센터, 수산물 테마전문 음식점, 해양먹거리 타운을 설치하고 영도다리는 원형대로 도개식(跳開式)으로 복원하여 역사성과 문화성의 극대화로 국내외 관광객을 유치해야 한다.

현 남포동 건어물시장 부지중 해안도로 개설시 편입되고 일부 남는 부지는 재개발하여 ‘건어물 백화점’ 건립하여 남향을 찾는 관광객들에게 볼거리, 먹거리와 함께 살거리를 제공하여 지역경제 활성화를 도모하고, 북향에서 남향으로 이어지는 공간에 자전거 전용도로, 모노레일 등의 설치로 북향과 남향을 자연스럽게 연결하여 접근성을 확보하는 것도 좋은 방안이라 생각된다.

#### 4. 영도 남향 해안지역 정비

##### 1) 사업 목표

해양 도시형 휴양 위락 복합해양리조트로 조성하여 인간과 자연이 공존하는 휴양향으로 개발한다.

##### 2) 개발 방향

세계 최고 수준의 해양레저 기지 조성으로 물과 숲과 휴식공간이 조화된 쾌

적한 신개념의 다목적 복합 해양리조트로 만들고 국내 외 유사 시설과 차별화 되는 해안공간 조성하여 24시간, 사계절 사람이 모이는 관광 브랜드를 창출 한다.

영도의 해안 지역은 주변개발 계획과 연계하여 단계적으로 정비하되 영도도 선장 외측은 물양장으로 그 외 수리조선소 밀집지역은 친수호안 또는 방파호안 으로 조성하고 홍등대에서 남항대교 일원 까지의 호안도 적절히 활용할 필요가 있다.

### 3) 주요 사업내용

복합마리나, 복합해양레저랜드, 해양테마파크, 다목적 친수시설 등을 배치하여 인간과 자연이 공존하는 휴양향으로 개발해야 한다. 그러기 위해서는 해양 관광, 휴양, 유통기능 등을 동시에 수행할 수 있는 다기능 향으로 개발하고 해양 레포츠, 육상기능시설, 낚시테마공원 등 주제별 공간을 구성해 친수호안, 낚시테크, 해상전망대 등 조성하여 지역경제 중심향이 될 수 있는 관광향으로 개발해야 한다.

## 제3절 추진방안

남항 재정비와 관련하여 현재와 가까운 장래에 야기될 수 있는 문제점에 대해서는 ‘제2장 5절 문제점 도출’에서 설명한 바 있다. 주요 문제점으로는 친수성 공간문제를 들었다. 수산관련시설과 수리조선시설이 밀집해 있고, 중소형 선박이 상시 계류하고 있어서 친수성 공간을 확보하기가 현실적으로 어렵다는 것이다. 따라서, 본 절에서는 앞에서 제기된 문제점을 바탕으로 하여 남항 재정비 사업의 추진방향을 모색한다.

### 1. 현안 과제 해결로 친수성 공간 확보

#### 1) 수산관련 기관 및 시설의 외곽 이전

현 자갈치 수협 및 공판장을 공동어시장내로 이전하여 친수공간화 할 수 있는 공간을 만들어야 한다. 그러기 위해서는 당장 공동어시장의 감천항쪽 이전은 어려운 여건이나, 현 공동어시장내 부산시 수협 등 5개 조합이 입주해 있어 정책

적으로 추진시 이전이 가능하리라 본다. 현재에도 매년 수산물 어획량 감소 추세로 공동어시장내 유희공간이 일부 발생하리라 예상된다.

그리고, 남항내 정부의 지속적인 감척사업과 전반적인 수산경기 침체로 인한 어선세력의 감소에 따라 자갈치 일원의 선박 계류장소를 공동어시장쪽으로 이전토록하여 자갈치 앞에 수산물 위판을 위한 어선 등의 접안이 불필요하게 하므로써 친수공간화 할 수 있는 여유공간 창출이 가능하다고 본다. 이를 위해 남항내 선박의 계류장소 지정의 관리청인 부산시(항만관리사업소)가 정책적으로 접근하고 사용자 측인 수협 등 수산관련 기관들이 머리를 맞대면 해소 할 수 있는 문제라 생각된다.

자갈치쪽 금양제빙1공장 등 제빙공장 이전과 아울러 영도쪽 선용품센터 건립도 조속히 추진되어 얼음공급과 선용품 선적을 위해 접안하는 어선 등의 자갈치쪽 접안이 불필요하게 하여야 한다. 현재에는 다수의 선박이 얼음공급 및 선용품 선적을 위해 자갈치쪽 물양장에 접안하고 있는 실정임을 감안하면 영도쪽에 선용품센터 건립시 선용품선적을 위한 선박은 영도쪽으로 계류하고 제빙공장의 외곽이전으로 얼음공급 선박도 접안이 불필요하여 자갈치쪽 물양장은 상대적으로 여유가 생긴다.

향후, 공동어시장의 기능이 감천항쪽으로 통합 또는 축소된다는 가정하에 남포동 건어물시장 및 수협 공판장을 공동어시장내 이전시 남포동쪽 물양장 부지의 여유공간을 활용하여 친수공간화 가능하다.

영도 남항동 일원의 정비를 위해서는 부산지방해수청에서 추진하고 있는 영도 수제선 정비사업('07~'11년)과 부산시 2020계획과 연계하여 남항의 활용도를 높이고 부족한 항만시설(친수공간)을 확충하는 방향으로 추진하여야 하며, 영도 수제선정비사업 추진시 선박 계류시설도 확보하게 되므로써 자갈치쪽에 계류하는 선박 일부가 영도쪽으로 이전 계류가 가능하다고 본다. 장기적으로 영도쪽 수리조선소를 외곽으로 이전을 추진하여야 하지만 현재로는 마땅한 대체부지가 없어 여러가지 여건상 신항 일원으로 이전하는 것이 대안으로 생각된다.

2008년 감천항 공영수산물 도매시장 완공시 현재 자갈치쪽의 수산업체 기능중 상당부분이 감천항쪽으로 옮겨갈 가능성이 많아 어선들의 입출항도 자연적으로 현재의 남항보다는 감천항을 더 많이 이용할 것으로 예측되어 남항쪽의 어선세력은 의외로 많이 줄어들 것으로 판단되므로 상대적으로 남항쪽의 항만 시설에는 여유가 생길 가능성이 높다.

앞에서 언급한 몇가지 방안을 동시에 추진하면 가시적인 효과를 거둘 수 있다고 생각되며 자갈치시장 전면부에 친수공간화가 가능하며, 필요시 최소한의 범위내 매립 또는 잔교식으로 친수공간화 해야 한다..

## 2) 충무동 일원 물양장 기능 축소

중구청에서 3단계로 나누어 부산대교~자갈치시장~충무동 물양장까지 시행하는 연안정비사업시 기존 물양장의 절반정도가 사업부지로 편입되어 자갈치쪽 잔여 물양장의 폭은 10여m로 축소되어 최소한의 물양장 기능도 수행하기가 어려울 정도이며, 장기적으로 볼 때 바다를 매립하여 부족한 물양장을 확보하는 것 보다는 향후 제반여건상 물양장의 사용 수요가 줄어들 것을 감안하면 도로로 편입되고 남은 물양장을 연안정비사업과 연계하거나 별개로 친수공간을 조성하여 시민들의 휴식공간으로 제공함이 바람직하다고 본다. 제2롯데월드 건립시 일부 해안도로로 편입되고 남은 현 건어물시장 부지도 동일한 방법으로 활용이 가능하다 하겠다.

## 3) 충무동 일자 파제제 등 유희시설 활용

현재, 충무동 일자파제제(L=220m,B=15m)는 내측과 외측으로 평상시 20여척의 선박들이 계류하고 있을 뿐 육지와 떨어져 있어 물양장으로서의 역할은 제대로 못하고 있는 실정이므로, 향후에는 선박계류보다는 친수공간화하는 것이 바람직하다고 생각되며, 당초 부산지방해양수산청에서 ‘영도 해안수제선정비사업’ 추진시 일자파제제와 육지(물양장)를 연결하는 연륙교 건립을 추진하였으나, 인근 지역의 수산관련업체 등에서 연륙교 건립을 강력하게 반대하여 현재에는 동 사업 추진을 포기하는 분위기이다.

따라서 동 시설을 어떤 방식으로든지 친수성 공간으로 활용해야 한다고 본다. 우선 생각해 볼 수 있는 방안으로는 현재에도 제법 많은 수의 낚시꾼들이 인근 물양장을 이용하여 낚시를 하고 있고 일부는 통선을 이용 일자파제제 안으로 들어가 낚시를 하는 실정이므로, 남향을 찾는 낚시꾼들을 한 곳으로 모아 안전하게 낚시를 즐길 수 있는 공간을 만들어 주는 것도 좋은 방안이라 생각된다. 파제제의 규모도 적당하여 낚시터로 활용하기엔 안성마춤이라 생각된다. 그러기 위해서는 해당 지역(일자파제제)과 왕래하기 편한 교통수단 확보가 급선무다. 우선, 다리나 잔교 건립 또는 바다택시 등의 교통수단을 생각해 볼 수 있으나 다리나 잔교 설치의 현실성이 떨어지고 여러가지 제약 요건이 따르지만 바다택시를 도입하여 활용하는 것은 가장 손쉬운 방법이라 생각된다.

#### 4) 영도 수리조선소 이전

도심에 위치하여 해안미관을 저해하고 있는 영도지역의 수리조선소들은 장기적 과제로 이전을 추진하여 다른 용도로 기능을 재배치해야 한다. 앞에서도 언급한 바와 같이 지금 현재로서는 마땅한 이전부지가 없어 어려움을 겪고 있지만 어차피 조선소의 기능상 도심항만에 있어야 할 기능이 아니기 때문에 장래에는 도심 외곽으로 이전하여 그 공간을 적절히 친수성 공간으로 활용해야 한다.

### 2. 시민들의 워터프론트에 대한 인식 전환과 동참 유도

아직까지는 시민들의 의식에는 먹고 살기 바쁜 세상에 워터프론트를 생각할 마음의 여유가 없는 것이 현실이나, 올해부터 시행하고 있는 주5일 근무와 더불어 조만간에 국민소득 2만불 시대가 도래하여 생활수준이 높아지게 되면 자연스럽게 친수공간에 대한 인식의 전환이 있을 것이라 생각된다. 그러나 정책입안 기관인 정부나 부산시 차원에서는 시민들이 요구하기 전에 차근차근 미래를 대비해야 한다.

### 3. 남항 재정비에 대한 행정기관의 의지와 관심 표명

남항의 재정비를 위해서는 중앙정부나 부산시 등 행정기관이 발벗고 나서야 한다. 북항의 재개발 시점과 발맞춰 남항 재정비에 대한 중·장기적인 종합계획을 수립하여 북항재개발과 병행하여 조기에 추진될 수 있는 기본틀을 하루빨리 만들어야 한다. 남항을 관리하고 있는 부산시에서는 남항 재정비에 대한 특별한 관심과 의지를 보여 주어야 하는 시점이다. 그러면서 중앙정부의 이해와 협조도 함께 이끌어 내야 한다.

## 제4절 사업추진 방법

### 1. 항만재개발특별법 적용

남항 지역은 현재 개별 사업지 중심으로 정비사업이 추진되고 있다. 그 결과 종합적인 관점에서 개발이 이루어지지 못하며, 개별 사업간에 연계성이 미흡한

문제가 있다. 이것은 근본적으로 필요한 자원 조달의 한계에 기인한다. 대부분의 기존 재정비 사업이 부산시와 민자에 의존하고 있는 점은 이를 잘 말해주고 있다.

따라서, 남항 재정비사업은 종합적인 계획 하에 추진되어야 한다. 이는 대규모 투자자원을 필요로 하기 때문에 지자체 차원에서 추진하는 데는 한계가 있다. 현실적인 방안으로서는 현재 제정 단계에 있는 항만재개발특별법에 의거하여 사업을 추진하는 것을 고려할 수 있다. 항만재개발특별법에 의거하여 추진할 경우 중앙정부의 재정지원을 확보할 수 있다. 통상 해외 항만 재개발사업의 경우 초기 부지 정지 및 인프라 구축에 필요한 총 자원 가운데 30% 정도를 중앙정부로부터 지원을 받았다. 현재 앞서 진행 중인 북항 일반부두 재개발사업이 중앙정부 지원의 시금석이 될 것이며, 이를 고려하여 제반 사항을 준비하는 것이 필요하다.

## 2. 도시기본계획 수정

현재 남항 관련 재정비 계획은 구상 차원에 머물러 있다고 할 수 있다. ‘부산광역시 2020 계획’에서 남항 및 영도 일원의 재정비 방안이 제시되고 있으나 이는 큰 방향을 제시한 것이며, 자원조달을 바탕으로 한 현실성 있는 계획으로 볼 수 없다.

법정계획으로 승격되기 위해서는 도시개발의 기본이 되는 ‘부산광역시 도시기본계획’을 수정하여 남항 재정비계획을 반영하는 것이다. 현재 영도 임항지역은 대부분 공업지역으로 토지용도가 지정되어 있기 때문에 이를 상업지역으로 변경하는 것이 우선적으로 필요하다. 또한, 기초 지자체 차원에서 아파트단지 계획 등 임항지역을 난개발화 할 수 있는 여지를 차단하는 것도 필요하다. 그 동안 부산항 일원의 매립지 및 임항지역은 대부분 아파트를 중심으로 하는 주거기능으로 채워진 현실은 시사하는 바가 크다.

## 3. 사업주체

누가 남항 지역을 재정비할 것인가는 어떻게 재정비 할 것인가에 못지않게 중요한 점이다. 남항은 1974년 항만법 시행령 및 개항질서법 개정을 통하여 부산항에서 분리하였으며, 1975년 남항의 관리권을 부산시로 이관하였다. 이러한 관리 주체를 고려할 때 남항 재정비의 주체는 당연히 부산광역시가 되어야 한다.



전술한 바와 같이 항만재개발특별법에 의거하여 남항을 재정비한다고 할 때 동 법의 관련 규정에 따라 부산광역시 사업 주체가 될 수 있다. 이 경우 부산시가 사업계획서를 수립하여 해양수산부장관에서 사업 신청을 하는 절차를 거치게 된다.

부산광역시가 사업 주체가 되어야 하는 당위성은 도시계획과의 연계성 확보 측면에서도 인정된다. 현재 추진중인 충무동 및 완월동 일원의 재개발 사업과 남항 재정비 사업은 밀접하게 관련되어 있으며, 원활한 사업 추진을 위해서는 주체가 부산시로 일원화되어야 한다는 것이다.

## 제5장 결론

최근, 부산항의 북항재개발이 지역의 최대 이슈로 부상하고 있고 2008년경 본격적으로 추진될 단계에 있으나 상대적으로 인근에 위치한 부산남항에 대한 체계적이고 효율적인 재정비 계획은 아직 언급조차 되지 않고 있는 게 안타까운 현실이다. 이에 따라 부산남항의 현황 분석과 재정비 관련 계획 검토, 문제점 도출, 해외사례 조사, 그리고 남항 재정비 방향 설정에 대해 진지하게 고민해보고 그 대안을 찾아 보려는데 이 연구의 목적이 있었다.

향후, 부산남항의 체계적이고 효율적인 Waterfront 정비방안은 다음 몇가지로 요약해 볼 수 있다.

첫째, 부산남항의 친수공간조성을 위한 부산시 차원의 중·장기계획을 수립하여 중앙정부에 건의하여 행·재정적인 지원을 받아야 하며 동시에 모든 것들이 이루기 보다는 시간적 여유를 가지고 단계적으로 구분하여 추진하는 것이 필요하다고 본다.

우선 남항내 자갈치쪽에 계류하고 있는 어선 등의 선박을 남항의 외곽지역인 영도쪽과 공동어시장쪽으로 선박의 계류장소를 이전 지정하여 친수공간 대상지를 확보한 후, 단계적으로 추진하여야 한다.

예를 들면, 앞에서 언급한 부산시(중구청)에서 추진하고 있는 자갈치주변 연안정비사업과 연계하여 동사업 추진시 물양장의 대부분이 도로로 편입되어 물양장 기능을 하지 못하게 됨을 감안할 때, 1단계로 비교적 적은 예산으로도 자갈치에서 충무동(보수천)쪽 물양장의 친수공간화는 쉽게 달성할 수 있다고 본다.

2단계로는 자갈치에서 영도대교쪽 물양장을 인근 제2롯데월드 건립과 자갈치 연안정비사업 및 부산시 수협에서 추진중인 현 어패류처리조합 앞 공유수면매립사업 등과 연계해서 추진하되 북항의 재개발 방향을 예의주시하여 동일선상에서 생각하고 재정비 될 수 있도록 노력해야 한다.

3단계는 영도쪽 해안 정비 위주로, 대상지내 해변부는 친수공간으로 조성하여 시민의 휴식, 여가활용의 공간으로 제공하고 기존의 영세성 산업구조를 탈피하고 인근지역의 개발과 여건변화를 감안한 합리적인 산업구조개편을 도모하여 조선단지의 이전에 의한 관련산업의 쇠퇴에 대비하고 도심과 북항일원의 정보·통신지원지구로 육성, 고부가가치창출을 위한 소프트웨어 개발산업의 기반을 조성하고 기능간의 연계성 및 정보 네트워크의 구축으로 집적이익을 최대한 도모해야 한다.

마지막으로 보수천에서 부산공동어시장으로 이어지는 구간에는 단순기능 개선 등의 단계적인 개발을 추진하는 것이 바람직하다고 본다.

둘째, 남항내 타지역보다 자갈치 일원을 우선적으로 개발하여 개발효과의 극대화를 도모할 필요가 있다. 기존 항만시설(물양장)중 이용가능한 부분은 이용하고, 부족한 부분은 가급적 최소한의 범위내에서 일부 매립 또는 잔교, 소규모 인공섬 형태로 친수공간화를 추진하는 것이 바람직하다. 현재의 자갈치 전면 수역 여건으로는 여유가 많지 않기 때문에 대규모의 매립이나 수면활용이 어려운 현실이므로, 가급적 많은 수역을 잠식하지 않는 범위내에서 사업을 추진함이 바람직하다 할 것이다.

그러기 위해서는 자갈치시장을 기준으로 좌, 우 지역을 특화하여 개발할 필요가 있다. 자갈치에서 영도대교 사이의 수역에는 수상택시(버스), 수상택시(버스) 터미널, 연안 크루즈터미널, 주차장 등을 배치하고 시민들이 직접 물을 체험하고 느낄 수 있는 공간으로 활용하고, 반대쪽인 자갈치에서 충무동 물양장에는 친수공간, 수변공연장, 해상(낚시)잔교, 먹거리센터 등을 배치하여 특화할 필요가 있다. 그렇게하여 관광객들이 필요에 따라 선택해서 방문, 즐길 수 있는 여건을 조성하여 차별화할 필요가 있다.

이를 위해서는 자갈치쪽에 집중해 있는 수산관련 기관 및 시설 등을 남항의 외곽 또는 다른 지역으로 이전하여 기능의 분산이 전제되어야 하며 이 부분은 중앙정부 또는 부산시 차원의 과감한 정책적 추진 의지가 필요한 부분이라 하겠다.

셋째, 영도 남항동 일원은 중앙정부(해양수산부), 부산광역시, 영도구의 개발계획과 연계하여 후순위로 개발하는 것이 바람직하다 할 것이다. 그 이유는 영도쪽에는 아직 풀어야 할 난제가 많은 것이 사실이다. 수리조선소 등의 이전이 전제가 되어야 다음단계의 정비여건이 조성되기 때문이다.

그렇기 때문에 성급하게 추진하기 보다는 해양수산부의 영도수제선정비공사, 부산광역시 2020계획에 의한 영도마린랜드(가칭)사업 및 영도구 장기종합개발계획 등과 연계하여 주변 여건이 성숙해질 때 추진하는 것이 더 효율적인 재정비 방안이 될 것이다.

넷째, 지금까지 부산남항의 재정비에 대한 중앙정부나 부산시 등 행정기관의 무관심과 추진의지 부족으로 상대적으로 도심에 위치한 남항의 재정비 사업이 지지부진하다고 본다. 부산시에서는 발전 가능성이 무궁무진한 남항을 더 이상 방치해서는 안되며 하루빨리 남항의 재정비 방안을 마련해야 된다.

앞에서 언급한 외국 항만재개발 사례에서 보듯이 이들 항만의 성공은 개발주체와 중앙정부 및 지방자치단체, 시민들이 혼연일체가 되어 재개발에 나섰기 때문이다. 정부와 해당지자체는 효율적인 사업추진을 위해 특별법을 만들고 독립기구를 설립했으며, 대규모 재정지원을 통해 토지 분양가를 낮춰 민간자본을 유

치했으며, 시민들도 10년 이상 진행되는 재개발사업으로 큰 불편을 겪었지만 지역발전을 위해 묵묵히 감수하는 성숙한 시민의식을 보여줬다. 부산시도 서둘러 중앙정부, 전문가, 시민들과 함께 머리를 맞대고 묘안을 짜내야 한다. 아직도 늦지는 않았지만 더 이상 늦어져서는 곤란하다고 생각한다. 반드시 북항 재개발과 연계하여 남항의 재정비 계획도 동시에 완성되도록 노력해야 한다.

북항재개발과 함께 남항의 워터프론트 재정비로 부산항이 동북아 물류중심항으로서 뿐만 아니라 명실상부한 해상관광 허브항으로 발돋움하여 국내외 관광객들의 발길이 끊이지 않는 세계적인 관광명소로 거듭나기를 기대한다.

## 참고문헌

- [1] 부산항만공사(2005), 부산항 재래부두 재개발 방안 연구
- [2] 해양수산부(2001), 전국무역항 항만기본계획 용역 보고서
- [3] 부산신항만(주)(2004), 21세기 해양수도 발전을 위한 부산항 일반부두 재정비 방향에 관한 연구
- [4] KMI(2002), 해양수도 21 기본계획 수립 연구
- [5] 남기찬(2006), 부산항 북항 재개발 방향, 부산항만공사 국제세미나 자료
- [6] 한국컨테이너부두공단(1999), Container Terminal, 1999.4.
- [7] 부산지방해양수산청(2006), 부산남항 수제선정비 기본설계 및 물양장 축조 실시설계중간용역보고서
- [8] 부산광역시(2006), 부산광역시 2006년도 업무계획
- [9] 부산광역시 중구청(2006), 부산광역시 중구청 2006년도 업무계획
- [10] 부산광역시 항만관리사업소(2006), 항만관리사업소 2006년도 업무계획
- [11] 부산광역시 서구청(2006), 부산광역시 서구청 2006년도 업무계획
- [12] 부산광역시 서구청(2006), 부산광역시 서구청 중무동 뉴타운 조성 계획
- [13] 박상길(1997), 기존항만의 수변공간 창출, 부산대학교 도시문제연구소 도시연구보 제5편
- [14] 부산광역시 영도구(1999), 2011년 영도구 장기종합개발계획
- [15] 부산발전연구원(2006), 부산발전 2020비전과 전략 종합보고서
- [16] 부산도시공사(2006), 자갈치 친수공간 관련 학술용역

## 인터넷 참고 자료

<http://www.momaf.go.kr> 해양수산부  
<http://pusan.momaf.go.kr> 부산지방해양수산청  
<http://www.busan.go.kr> 부산광역시청  
<http://bdi.re.kr> 부산발전연구원  
<http://southport.busan.go.kr> 부산광역시 항만관리사업소  
<http://www.bcfm.co.kr> 부산공동어시장

---

---